

El Container

Edición N° 185 • Año 16 • Marzo de 2019 • ISSN 2145-7956



Transportadores de carga, en camino hacia la formalidad

Entendiendo las necesidades del país en materia de formalización el gobierno nacional lanzó el documento Conpes 3956 de 2019 que establece un marco conceptual sobre la formalidad, donde la define como un proceso multidimensional, y aclara su relación con la productividad, tanto a nivel macroeconómico como a nivel de empresa.

Además, reconoce la heterogeneidad que existe entre las empresas informales y sus incentivos para aumentar o reducir su nivel de formalidad.

Vea págs. 8-13



LA FRASE

"Con pagos en tiempos exorbitantes; recuerde que su empresa es de transporte, no una financiera"

Occiauto
Productivos

Indicadores

ACPM en Bogotá	
ACPM - Marzo 2019	9.068
Variación	1,13%
Acumulado del año	1,70%
Peso en la canasta de costos	35,25%
ICT (Índice de Costos al Transportador)	
Índice ICT (Base dic 2016=100)	112,94
variación ICT año corrido	1,85%
variación ICT últimos 12 meses	4,25%

Estructura de Costos Operativos FEBRERO - MARZO DE 2019 (Vehículo tipo tractocamión)

CONCEPTO	INCREM. (%)	INCID. %	POND. %
Salarios, prestaciones y comisiones	3,72	0,64	16,91
Combustibles	1,25	0,46	35,25
Llantas y neumáticos	3,26	0,25	7,90
Costo de capital	-1,68	-0,21	14,37
Filtros	1,66	0,01	0,80
Lubricantes	0,93	0,01	1,64
Mantenimiento y reparación	2,59	0,18	7,08
Peajes	2,52	0,29	11,57
Impuesto al vehículo	4,85	0,02	0,37
Seguros	5,14	0,10	2,01
Garajes y lavado	6,00	0,05	0,75
Otros	3,03	0,04	1,36
TOTAL MES		1,85	100,00

Pág. 4

Editorial: Buenas prácticas comerciales: el cambio lo hacemos todos

Pág. 31

Gobierno incentivará chatarrización con exención total del IVA

Pág. 34

Derecho sancionador

Pérdidas millonarias para transportadores por Minga indígena en el Cauca

La Minga social que adelanta el movimiento indígena en el departamento del Cauca ha comenzado a tener efectos negativos sobre las finanzas de los transportadores de carga y su logística, ya que debido a los bloqueos que se presentan en la vía Panamericana, los empresarios del sector han dejado de facturar 190 millones de pesos diarios.

Vea pág. 6

Colfecar realiza el XIV Foro del Transporte de Carga, Aduana y Servicios Postales

Entre el 3 y 4 de abril la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar, realizará el XIV Foro del Transporte de Carga, Aduana y Servicios Postales.

El evento, que se llevará a cabo en el Auditorio de la sede nacional

de Colfecar en Bogotá, se cumplirá entre las 8 y 30 de la mañana y las 5 y 30 de la tarde.

La agenda del Foro contará con la participación de funcionarios del Gobierno y expertos del sector privado.

Vea pág. 22

Alza en precios del ACPM sigue golpeando al transporte de carga

La Federación Colombiana de Transportadores de carga su logística Colfecar, manifestó su alerta por el alza que ha tenido el precio del ACPM en 2019, acumulando un promedio de \$193 en los primeros tres meses del año.

Vea pág. 24

**NO IMPORTA SI ELIGIÓ
TRANSPORTAR
CARGA O PASAJEROS
ELIJA FINANCIARLO
CON EL ESPECIALISTA**



Occiauto
Productivos

Solicite aquí su Crédito de Vehículo.
Línea de Atención Especializada 01 8000 51 4652 opción 4-2,
Bogotá: 307 70 27 opción 4-2, ingrese a www.occiauto.com.co

Banco de Occidente

Grupo VAL

INSCRÍBETE YA



ADOPCIÓN DE ESTÁNDARES INTERNACIONALES



PAGO A PLAZOS JUSTOS:

Una tendencia internacional en las relaciones comerciales.

*Mauricio Andrés Toro Orjuela
Representante a la Cámara*

FORO

Bogotá

XIV

**TRANSPORTE DE CARGA,
LOGÍSTICA, ADUANAS Y
SERVICIOS POSTALES**

**3 Y 4
DE ABRIL**

INVERSIÓN

OBTÉN EL MEJOR PRECIO



Inscripciones aquí:
Tel. 359 55 20 Ext. 222
Cel. 3105704653
comercialsenior@colfecar.org.co

**AVENIDA CALLE 24 - 95 A 80
AUDITORIO EDIFICIO COLFECAR BUSINESS CENTER**

**AFILIADOS \$ 220.000 +IVA
NO AFILIADOS \$360.000+IVA**



AutoMundial
somos más que llantas

AM-TTM

AM-EXTR

AM-AVTP

AM-STR

**TU ELIGES EL CAMINO
NOSOTROS LA BANDA
PARA AFRONTARLO**

NUEVAS BANDAS AUTOMUNDIAL,
DISEÑADAS CON TECNOLOGÍA SMART TREAD.

www.automundial.co

Buenas prácticas comerciales: el cambio lo hacemos todos

Las buenas prácticas comerciales constituyen mecanismos que favorecen la transparencia en las actividades y sectores como el transporte de carga y su logística que se mueven en esquemas de libre y amplia competencia de mercado, por lo que exige armonizarlas con las reglas del contrato de transporte.

Estos inveterados instrumentos se anclan en la ética mercantil permite a quienes actúan en la red de valor ordenar las acciones y regular su poder, de tal manera que la actividad se conforme a los valores, costumbres, creencias y prácticas definidas, aceptadas, comunicadas y practicadas por cada individuo y luego por la organización; se trata entonces de una cultura de las buenas prácticas que dejan de ser atractivos y elaborados manuales “teóricos” al interiorizarse en la consciencia individual, corporativa y sectorial.

Las buenas prácticas comerciales propugnan así por el correcto y justo equilibrio que plantea la contraposición de intereses propia de la actividad comercial, lo que ha determinado la creación de las mejores prácticas en las transacciones comerciales entre transportistas, usuarios del transporte de mercancías y operadores del transporte para facilitar sus relaciones contractuales.

Este dictado de autorregulación de las relaciones entre los agentes intervinientes en el mercado se hace mediante un conjunto de reglas o “Código” que consigue consensuar un marco de principios que favorezca las relaciones flexibles aunque firmes, puesto que se elabora sobre bases de racionalidad, como bien lo establece el ampliamente emulado “Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación de transporte de mercancías por carretera de Europa”, en el que las partes suscribientes se obligan a erradicar malas prácticas y, a contrario sensu, optan por gestionar una cultura en la que, entre otras:

- No se aceptan pagos por prestación del servicio de transporte con tiempos exorbitantes
- No, se aceptan pagos que no sostienen los costos, son suficientes o inequitativos.
- No se asumen obligaciones que no corresponden a las

contractuales, como:

- Operaciones de Cargues y descargues. Los cargues y descargues se deben pactar, a contrario los debe asumir el remitente/destinatario.
- No pólizas de seguro que amparan obligaciones y responsabilidades que corresponden al remitente, cargador o generador de carga.
- No asumir el pago de multas y sanciones por los incumplimientos de otros.
- No aceptar cláusulas leoninas que favorecen las prácticas restrictivas de la competencia.
- No aceptar en los RFP cláusulas de adhesión -impuestas y no negociadas-, lesivas que favorecen el abuso de la posición dominante.
- No aceptar en los contratos de transporte cláusulas que generan desventajas significativas para una parte en detrimento de otra.

Este enfoque de las prácticas comerciales también lo favorece el recientemente expedido documento Conpes 3957 al fijar y recomendar como línea de acción de formalización empresarial el incentivar la buena práctica del pago a tiempo a las Mipymes, por lo que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo debe proponer una estrategia que reconozca buenas prácticas de pago de grandes y medianas empresas a sus proveedoras Mipymes, incluyendo un sello que permita su identificación y reconocimiento. Esta acción tendrá inicio el primer semestre de 2019 y llevará a diseñar e implementar el Sello “Yo pago a tiempo”.

De esta forma vemos como el camino está allanado para hacer de las buenas prácticas comerciales una cultura comprendida y asumida por los individuos de la organización; pues es cierto que en nuestro país las BP las tienen las organizaciones como un valor estratégico, una “ventaja competitiva”, sin embargo debe desatarse como un pensar corporativo desarrollado al interior, para que se contagie, se sienta en los individuos, se diga y practique, de tal manera que contribuya al propósito de ser competitivos como sector y como país.



Una publicación mensual
de la Federación Colombiana
de Transportadores
de Carga y su Logística
COLFECAR

DIRECTOR

Juan Carlos Rodríguez Muñoz

CONSEJO EDITORIAL

Juan Carlos Rodríguez Muñoz

Rosemberg Perlaza P.

Andrés Leonardo Castro

Johant A. Montealegre Castro

EDITOR

Rosemberg Perlaza P.

bogatvnoticias@gmail.com

DISEÑO, DIAGRAMACIÓN

Deyanira Buitrago Mendoza

deybuitrago@gmail.com

DIRECTOR ADMINISTRATIVO

Y FINANCIERO

Víctor Julio Montoya

COMERCIALIZACIÓN

Colfecar

DIRECTORA COMERCIAL

María Fernanda Soto Gómez

Ejecutiva de cuenta

Juliet Alvarez

elcontainer@colfecar.org.co

IMPRESIÓN

Editorial La República SAS.

Los artículos de opinión que
aparecen en esta publicación

son responsabilidad de sus
autores y no comprometen

el pensamiento de

EL CONTAINER

Colfecar

Teléfono: 359 5520

Av. Calle 24 N° 95A-80 Of. 406

e-mail: info@colfecar.org.co

www.colfecar.org.co



Protegemos su futuro y el de su familia

EMPRESAS INESCRUPULOSAS, (LLAMADAS DE POSTE) SIN LICENCIA, LO VINCULAN A LA EPS, PENSION Y ARL, Y SE QUEDAN CON SUS APORTES, Y LO DEJAN SIN SUS DERECHOS ECONÓMICOS Y ASISTENCIALES.

No patrocine la ilegalidad, aporte en calidad de independiente, evítese sanciones y embargos por parte de la UGPP, es una entidad que controla las obligaciones de pago y la afiliación, por parte de las empresas e independientes al Sistema de Seguridad Social Integral y está facultada para exigir: El pago de aportes que no fueron remunerados; pago de aportes incompletos o imposición de sanciones por la omisión o inexactitudes en la afiliación o pagos al Sistema de Seguridad Social.

APORTE DE MANERA LEGAL AL SISTEMA

AVANTI COLOMBIA, CON RESOLUCIÓN 003640 DEL MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL, ES UNA ENTIDAD AUTORIZADA LEGALMENTE PARA PROTEGER SUS DERECHOS ANTE EL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL EN CASO DE PRESENTAR UNA RECLAMACIÓN.

**NO SE ARRIESGUE MÁS...
AFÍLIESE A AVANTI COLOMBIA.**

PROTEJA SUS DERECHOS Y LOS DE SU FAMILIA.



CONTÁCTENOS

CALI

PBX 682 95 19

MOVIL 320 695 50 45

CALLE 64 NORTE 5B-146 OF 304 G - CENTRO EMPRESA

BOGOTÁ

PBX 321 63 50

MOVIL 320 695 50 44 - 304 606 88 15

CALLE 74 No. 15-80 OF 517-518 BLOQUE 2

Atendemos también en Estados Unidos y Canadá



www.avanticolombia.com

Pérdidas para transportadores por Minga indígena en Cauca

La Minga social que adelanta el movimiento indígena en el departamento del Cauca ha comenzado a tener efectos negativos sobre las finanzas de los transportadores de carga y su logística, ya que debido a los bloqueos que se presentan en la vía Panamericana, que une a Popayán y Cali, los empresarios del sector han dejado de facturar 190 millones de pesos diarios, es decir que por estos días dicha suma se acerca a los 2.000 millones de pesos.

“Esperamos que haya un acuerdo pronto entre los manifestantes y el Gobierno ya que la situación se puede agravar, debido a que no se cuenta con vías alternas para la movilización de los transportadores de carga en esta sección del país” señaló el presidente Ejecutivo de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz.

De acuerdo a un estudio de Colfecar por esta vía se realizan alrededor de 179



Los empresarios del sector han dejado de facturar 190 millones de pesos diarios, es decir que por estos días dicha suma se acerca a los 2.000 millones de pesos.

viajes de vehículos de carga diarios.

En estos viajes se movilizan cerca de 2 mil toneladas de mercancías como abonos, manufacturas, arroz y avena.

Por su parte, los líquidos corresponden a 124 galones que se distribuyen entre petróleo, gasolina, biodiesel, bebidas y agua tratada, entre otros.

“Hay que destacar que adicional a la

afectación directa que sufren los transportadores, también se registran daños colaterales para el administrador de la vía, que es Inviás, por la falta del pago de peajes, los distribuidores de combustibles y parqueaderos de la zona, afectando directamente a los habitantes de la región”, concluyó el dirigente gremial.

Combustible de Ecuador para enfrentar escasez por protesta Minga indígena

Debido a la alteración en las actividades de distribución que han ocasionado los bloqueos de comunidades indígenas en algunos corredores viales del suroccidente del país el Ministerio de Minas y Energía adoptó una serie de medidas para aumentar las fuentes de abastecimiento y dar continuidad al servicio de combustibles líquidos en los departamentos de Cauca, Nariño y Putumayo.

En tal sentido la Ministra de Minas y Energía, María Fernanda Suárez, solicitó apoyo del gobierno ecuatoriano, y en particular del Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables y de la empresa Petroecuador, para establecer, como una medida especial de abastecimiento para el suroccidente colombiano, un mecanismo que permita obtener el suministro de al menos 150.000 galones diarios de diésel, de 235.000 galones diarios de gasolina motor corriente y de 140.000 galones diarios de GLP, durante los próximos

10 días calendario.

“Estamos trabajando para proveer el abastecimiento de combustibles y tener todas las alternativas disponibles. En primer lugar, apoyamos la operación Tumaco-Pasto con acompañamiento de la Fuerza Pública. Por otra parte, se han buscado activamente buques de mayor tamaño que permitan aumentar la capacidad en Tumaco, y se está realizando monitoreo y acompañamiento permanente al flujo vehicular entre Yumbo y Popayán”, explicó la titular de la cartera de Minas y Energía.

La funcionaria agregó que por medio de la resolución 40240 del 14 de marzo de 2019, el Ministerio de Minas y Energía autorizó a Ecopetrol para movilizar los combustibles líquidos a la planta de almacenamiento ubicada en Tumaco, Nariño, con el fin de que todos los distribuidores mayoristas que prestan el servicio en municipios del Cauca y los departamentos fronterizos de Nariño y Putumayo, tengan un punto de abaste-

cimiento alternativo y temporal para dicha distribución.

Las medidas del Ministerio de Minas fueron apoyadas por la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar, cuyo presidente Ejecutivo, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, calificó de positivas para garantizar el abastecimiento de los vehículos que se movilizan por estas vías del país.

“Confiamos que con la solución de abastecimiento de combustible también se garantice la movilidad de los transportadores de carga por esta región ya que a la fecha se registran pérdidas por más de 1.700 millones de pesos para el sector a raíz de la falta de facturación que se presenta por los problemas de movilidad de mercancía que se ha dado por el bloqueo de la vía Panamericana y otras protestas similares de la minga indígena en los departamentos de Huila, Nariño y Putumayo”, señaló el dirigente gremial.

CGN rechaza bloqueos y actos de violencia en vía Panamericana

El Consejo Gremial Nacional CGN, rechazó las vías de hecho que se han registrado en las movilizaciones que desde el pasado 12 de marzo se registran en la vía Panamericana, en varios municipios del departamento del Cauca, afectando la población civil, la fuerza pública y la misión humanitaria de verificación de la Defensoría del Pueblo.

A través de un comunicado, el CGN señaló que la violencia y bloqueos en la vía, de los últimos días, ha afectado gravemente la movilidad del sur occidente del país y a su vez, el abastecimiento de alimentos, medicamentos y combustibles para los habitantes de los departamentos de Cauca, Nariño y Putumayo, principalmente.

Para el CGN estas vías de hecho no pueden ser aceptadas por el gobierno como mecanismos de presión para que las comunidades tramiten sus solicitudes. Así mismo, les hizo un llamado a los líderes de las movilizaciones para que respeten el derecho a la alimentación, la salud y la movilidad que miles de colombianos están viendo afectados como consecuencia de los bloqueos y actos violentos.

El Consejo Gremial Nacional respeta el derecho a la protesta pacífica, pero en ningún caso las acciones que afecten la ciudadanía ni a las vías de hecho.

Finalmente, el CGN solicitó a las autoridades agilizar las respectivas investigaciones para judicializar a los responsables de organizar y ejecutar los actos violentos que han dejado varias personas heridas de gravedad y han forzado a funcionarios de la Defensoría del Pueblo a suspender la misión humanitaria por falta de garantías.

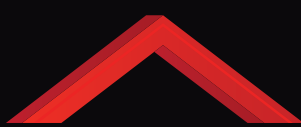
Cabe recordar que por efectos de estas protestas los transportadores de carga han dejado de facturar 190 millones de pesos al día lo que a la fecha se traducen en cerca de 1.400 millones de pesos mientras que por los efectos al comercio y la comunidad afectada la mismas se acercan a los 20 mil millones de pesos.

EL NUEVO
REY
DEL
CAMINO



T680

LIGERO, POTENTE Y
EFICIENTE


CASA INGLESA
LA CASA DE LAS MEJORES MARCAS

BOGOTA: Carrera 126A # 17-50 (571) 4227700 **UITAMA:** Cra 42 #17-50 L103 (578) 7603163
CALI: Carrera 8 # 34 - 03 Lc 1 (572) 4861721 **BUCARAMANGA:** Cra 16 # 60-24 (057)6467854
B /QUILLA : Via 40 # 51-292 (575) 3851025 **MEDELLIN:** Carrera 59#48-103(574) 5122397
SIBERIA: Autopista Medellín km5.3 costado sur occidente de rotonda de Siberia (571)8985056-9
Línea de Atención al Cliente 018000 116 111

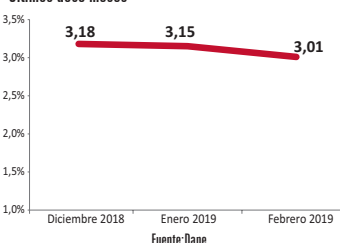
Transportadores de carga,



Indicadores

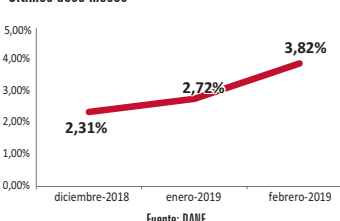
Índice de Precios al Consumidor

Variación Porcentual
Últimos doce meses



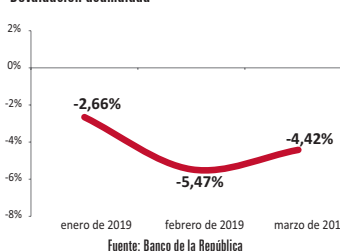
Índice de Precios al Productor

Variación Porcentual
Últimos doce meses



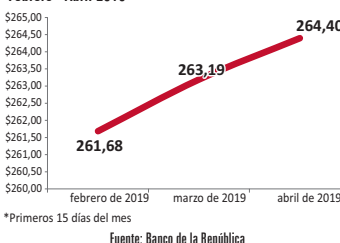
Tasa de Cambio

Variación Porcentual
Devaluación acumulada



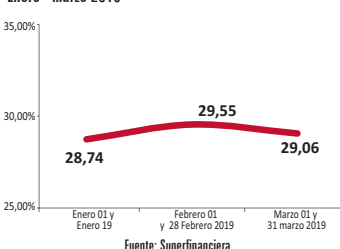
UVR

Variación en Pesos
Febrero - Abril 2019



Tasa Máxima de Usura

Variación Porcentual
Enero - marzo 2019



Entendiendo las necesidades del país en materia de formalización el gobierno nacional lanzó el documento Conpes 3956 de 2019 que establece un marco conceptual sobre la formalidad, donde la define como un proceso multidimensional, y aclara su relación con la productividad, tanto a nivel macroeconómico como a nivel de empresa.

Además, reconoce la heterogeneidad que existe entre las empresas informales y sus incentivos para aumentar o reducir su nivel de formalidad.

Esta política propone un plan de acción para mejorar la relación beneficio/costo de una empresa para ser formal, que será implementado entre otras, por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Departamento Nacional de Planeación DNP, y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE.

Así mismo, el Ministerio de Trabajo está coordinando acciones para promover la formalización laboral y el aumento de la cobertura en seguridad social de los empleados, empresarios y trabajadores del sector rural y urbano del país.

En efecto, a través de Bancóldex se otorgan recursos de capital de trabajo y modernización empresarial a sectores económicos que participen en dichos programas liderados por la Cámara de Comercio de Bogotá y los diferentes gremios empresariales del país.

Sin embargo, uno de los grandes problemas es que en Colombia existe poca información sobre el universo de las microempresas, su nivel de

formalidad y el impacto que han tenido los esfuerzos realizados en la materia, puesto que no se realizan censos empresariales periódicos y las encuestas oficiales presentan limitaciones en su representatividad y el detalle de la información.

Informalidad del transporte

Según datos de la Organización Internacional del Trabajo - OIT, Colombia presenta un alto porcentaje de ocupación informal de un 61,3%.

En efecto, según cifras del DANE, para el año 2017 existían cerca de 417.719 empresas en el sector informal.

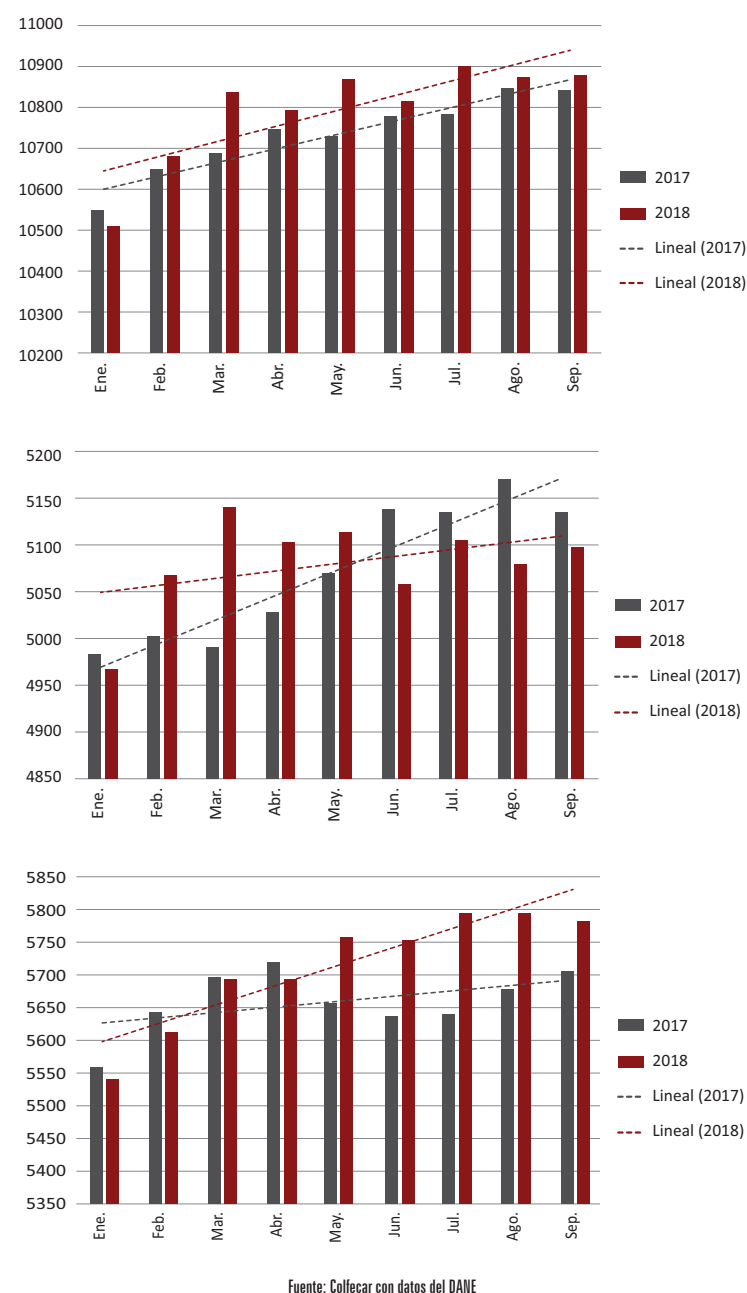
Por otro lado, la informalidad laboral según los resultados de la GEIH la cantidad de ocupados aumentó 0,39% respecto al 2017 para el mes de septiembre, donde la informalidad disminuyó cerca del 0,67% y la formalidad aumentó en 1,35% para el mismo periodo, tal y como se aprecia en la Gráfica 1.

En el caso de las 23 ciudades y área metropolitana quienes presentaron mayor tasa de informalidad fueron: Cúcuta - 70,1%, Santa Marta - 66,3% y Sincelejo - 65,6%, mientras que Manizales y Medellín fueron las ciudades que menor informalidad presentaron con 38,8% y -41,5%, respectivamente.

Por otro lado, según el DANE tres de cada cuatro empresas no están registradas en el Registro Único Tributario - RUT ni en el Registro Único Empresarial y Social - RUES.

Según el módulo de micro-negocios de la GEIH cerca del 73,2 % de las microempresas no contaban con el registro

Gráfica 1: Total Ocupados, Ocupados Informales y Ocupados Formales



mercantil y RUT en 2015.

Además, en 2013 y 2015 el 87 % de las unidades productivas en zonas rurales de menos de 10 trabajadores no estaban registradas.

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente y de acuerdo con el informe de la OIT sobre informalidad laboral en las micro y pequeñas empresas de América Latina, se afirma que son estas las prin-

cipales generadoras de empleo, pero que de cada 10 trabajadores 6 se encuentran en condiciones de informalidad, lo cual hace de esto un tema de suma importancia para la región.

Las cifras de los últimos sondeos realizados por la OIT disponibles para América Latina y el Caribe, muestran que se cuenta con 59 millones de unidades productivas, de las cuales 48 millones corresponden a

en camino hacia la formalidad

trabajadores independientes o cuenta propia, es decir alrededor del 84% del total.

Informalidad

Según el Conpes 3956/19, el 75 % de las microempresas en el país no están registradas en la Cámara de Comercio de Bogotá y adicionalmente en el país no se cuenta con la información suficiente que permita realizar análisis robustos sobre la realidad empresarial y de esta manera crear e implementar políticas públicas para disminuir los indicadores de formalidad.

De acuerdo con el informe de Crecimiento e Informalidad en Colombia para el 2018 del DNP, existe una relación significativa y negativa en-

tre la informalidad y el ingreso per cápita de los países, lo que quiere decir que a medida que la informalidad aumenta el ingreso de cada habitante disminuye.

Adicionalmente, según este mismo informe la informalidad muestra que hay sectores de la economía que presentan mayor participación como por ejemplo, los sectores agricultura, comercio y construcción, tal y como se muestra en la Gráfica 2.

Cerca del 60% de las empresas del sector transporte, almacenamiento y comuni-

caciones hace parte de la informalidad, cifra que evidencia la situación de dicha rama económica.

Según datos del Ministerio de Transporte, de las 3.254 empresas de transporte de servicio público habilitadas en 2018 tan solo 1.685 empresas reportan al Registro Nacional De Carga RNDC, tal y como se muestra

Continúa pág. 10

Censo empresarial

Es preciso reconocer que la Gran Encuesta Integrada de Hogares – GEIH, del DANE, tiene como objetivo proporcionar información sobre el tamaño y estructura de la fuerza laboral entendida como empleo, desempleo e inactividad de la población del país, clasificando a las personas según su fuerza de trabajo en ocupadas, desocupadas o inactivas.

Por esta razón, se plantea realizar un censo empresarial a través del DANE, aplicando un cuestionario económico a los micronegocios identificados en la GEIH que permita construir un índice de formalidad empresarial.

Pese a lo anterior, aún existen diversas dificultades que impiden lograr las cifras deseadas en formalidad a pesar de las disminuciones registradas en el sector informal.

Aun así, con el ánimo de mejorar las cifras de formalización, entre 2012 y 2013 se capacitaron más de 11 mil microempresarios del sector de comercio, manufacturas y servicios; con esta iniciativa se logró la inscripción de cerca de 1.900 unidades productivas.



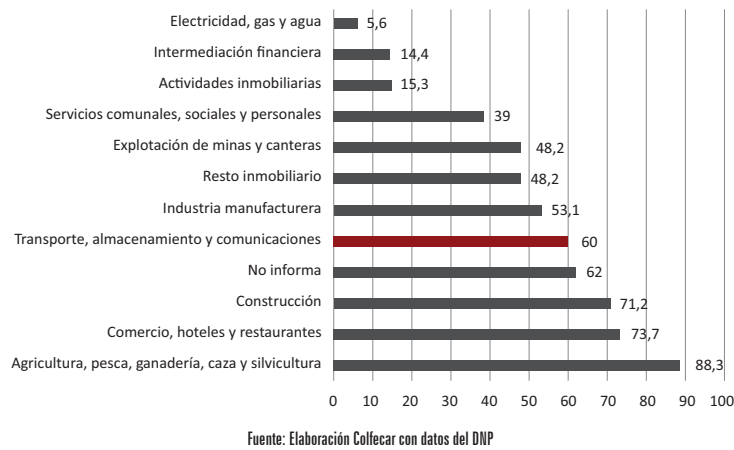
Viene pág. 9

en la Gráfica 3. Así las cosas, la informalidad es uno de los principales factores que afectan el sector de transporte de carga por carretera en Colombia, puesto que se evidencia que históricamente ha existido una tendencia de control precario por parte de las autoridades frente a este tipo de empresas, de manera que desde el 2015 vienen reportando solo el 50% de las empresas habilitadas (ver tabla 1).

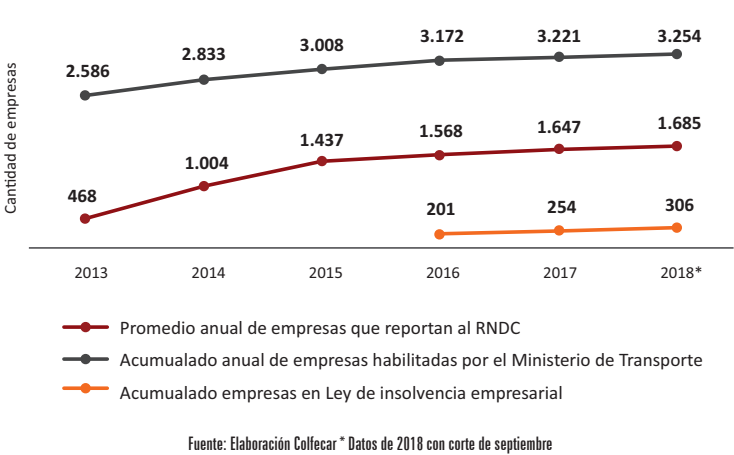
Productividad y formalización
El informe de “Crecimiento e Informalidad en Colombia” del DNP, un estudio para 14 países de América Latina, incluyendo a Colombia, mostró que la baja productividad de los países o en su defecto regiones, tiene una relación negativa con la informalidad, es por eso que cuando se habla del aumento de productividad y se hace referencia a que dichos cambios pueden facilitar la actividad económica.

Por ende, es preciso reconocer que cuando una empresa decide ser formal se generan beneficios sociales, más conocidos como externalidades positivas, las cuales incluyen la inserción de un mayor

Gráfica 2: Tasa de informalidad por rama económica



Gráfica 3: Tasa de informalidad por rama económica



número de trabajadores al sistema de seguridad social y a un mayor cumplimiento de las normas vigentes para el área económica en cuestión.

En el caso del sector transporte de carga por carretera, la formalización podría generar mayor cumplimiento en los contratos de pago y un gran número de puestos de trabajo dado que las empresas que se formalizan contarían con mayores garantías que les

Tabla 1: Histórico de empresas que reportan información al RNDC

Mes / Año	2015	2016	2017	2018
Enero	1.319	1.517	1.593	1.662
Febrero	1.358	1.546	1.640	1.660
Marzo	1.393	1.562	1.669	1.669
Abril	1.438	1.568	1.647	1.672
Mayo	1.455	1.567	1.652	1.669
Junio	1.461	1.546	1.650	1.676
Julio	1.508	1.542	1.653	1.680
Agosto	1.515	1.579	1.646	1.693
Septiembre	1.537	1.585	1.639	1.706
Octubre	1.556	1.597	1.652	1.696
Noviembre	1.565	1.603	1.660	1.718
Diciembre	1.571	1.609	1.668	1.722
Promedio	1.473	1.568	1.647	1.685

Fuente: Elaboración Colfecar con datos del Ministerio de Transporte

permitiría reclamar sus derechos y responder con sus obligaciones ante terceros.

Con lo anterior y teniendo en cuenta el total de los sectores productivos de la economía, los recaudos de impuestos aumentarían al unísono con las empresas formales y de esta manera se podrían solucionar temas de inversión pública que atañen a cada sector como es el caso de las mejoras en infraestructura vial para el sector transporte y la seguridad social del país, puesto que aumentaría la cobertura mitigando de cierta manera este problema en el sector salud.

Así las cosas, es necesario que las políticas públicas per-

mitan que las empresas logren materializar las ventajas que trae la formalidad, teniendo en cuenta las necesidades de los emprendedores y brindando acompañamiento en el aumento de la productividad y crecimiento de las unidades productivas de manera que este conlleve a la formalización de sus negocios.

Adicionalmente, es preciso resaltar que los aumentos en la productividad se dan principalmente por la movilización de los factores de producción del sector informal al formal, logrando así que las empresas formales (que normalmente tienden a ser más productivas) aumenten su productividad marginal, acompañado de un incremento en la mano de obra calificada lo cual implica mayor acumulación de capital humano, que según la evidencia empírica, es la herramienta que permite el crecimiento no solo de la industria sino de la economía en general.

Es necesario tener en cuenta que existen diferentes dimensiones de formalidad, entre las cuales se pueden encontrar las asociadas a entrada, insumos o factores de producción, el proceso de producción y co-



VIPAL FLEETS

SOFTWARE EXCLUSIVO DE GESTIÓN DE NEUMÁTICOS.

CONTROLE, MIDA Y ADMINISTRE LOS NEUMÁTICOS DE LAS FLOTAS ATENDIDAS POR SU RENOVADORA.

El control es muy importante en una flota. Por eso, tener información precisa sobre los neumáticos de las empresas atendidas marca una gran diferencia. Vipal Fleets garantiza una mirada técnica y precisa sobre los neumáticos, lo que ayuda a las flotas a economizar. Y, con seguridad, ayuda a fidelizar a sus clientes.

CONOZCA
ALGUNOS
BENEFICIOS DE LA
PLATAFORMA:

- Semáforo - alerta de retirada para renovado;
- Análisis del Fin de la Vida Útil (FVU);
- Pruebas de rendimiento;
- Información precisa para las tomas de decisiones;
- Seguimiento del CPK;
- Diagnósticos rápidos y precisos de neumáticos;
- Auxilio en el control del stock.



QITRA S.A.
Bogotá
(1)893.2027

BANDTEK
Bogotá
(1)876.4545

REINCAUCHADORA REENSUR S.A.S.
Bogotá
(1)298.1060

Remax S.A.S.
Bogotá
(1)545.5452

COOTRANSURB
Cartagena
(5)662.2484

Retectire
Bogotá
(7)745.7329

METROLANTAS
Bucaramanga
(7)671.1222

RENCANAL
Medellín
(4)444.5858

Reencauchadora SUPERIOR
Neiva
(8)860.3243

Comlantas
Pasto
(2)721.1683

Reencauchadora Centauros S.A.S.
Villao
(8)682.4008



La carretera
enseña
a vencer

www.vipal-col.com | sales@vipal-col.com | +57.1.656.0470

Viene pág. 10

mercantilización de bienes y servicios.

Cuando se habla de la dimensión de entrada, se hace referencia a la existencia de la empresa junto con todos los requisitos de registro de esta, por el lado de los insumos o factores de producción, se habla de aseguramientos y requisitos del uso tanto de mano de obra como la utilización de la tierra, por último en cuanto a producción y comercialización del producto terminado se entiende como las normas sanitarias o reglamentos técnicos del sector en el que opera la empresa.

Dificultades de la formalidad

La formalidad de las grandes empresas siempre estará ligada a la informalidad mientras esta exista, dado que bien o mal ayuda en el funcionamiento de la actividad económica, sea en mano de obra, comercialización o simplemente existencia de la empresa.

Teniendo en cuenta que para dicho cumplimiento muchas veces es necesario recurrir a créditos con tasas altas que permitan solventar los gatos implícitos en los que se deben incurrir y que es en ese momento donde se entiende que ser formal no implica necesariamente ventajas en el sector financiero, muchas veces la falta de capacidad de pago o acceso al crédito obliga al cierre de las empresas.

Hay que reconocer que para una empresa la formalidad es una condición necesaria más no suficiente para su desarrollo y crecimiento, dado que aún existen grandes impedimentos en el sistema bancario, por ejemplo las barreras de acceso a este, pues los altos intereses, tiempos y requisitos para adquirir créditos son las principales causas de que se reporte un 28% de insatisfacción frente al sector bancario por parte de los empresarios.

En contraste con lo anterior y según la Gran Encuesta Pyme del segundo semestre del 2017, realizada por la Asociación Nacional de Instituciones Financieras - ANIF, el 62% de las pequeñas y medianas empresas y el 85% de las microempresas no hacen

uso de créditos del sistema financiero, ya sea porque no lo requieren o porque las empresas recurren a otros medios de financiamiento como sus recursos propios o proveedores. En efecto, los requerimientos del sector bancario son muy rígidos para pequeños empresarios.

Claramente, existen otros problemas en el proceso y es que la informalidad y la formalidad interactúan de manera permanente, puesto que las empresas formales pueden contratar proveedores semiformales o simplemente comercializando sus productos en lugares informales.

Aunque todo lo anterior se plantea bajo un marco teórico positivo de cómo deberían operar los sistemas productivos, es necesario tener en cuenta que las empresas enfrentan altos costos

entre ser o no formales mientras que la relación beneficio/costo de la formalidad aún es demasiado baja y no llega a ser atractiva para las empresas, por las diferentes dificultades que se presentan en el país en temas de trámites y los demás actores que intervienen en los procesos de las empresas.

Cabe resaltar que los problemas de informalidad no se generan únicamente por la falta de incentivos existentes, sino también por el alto número de microempresas, o como en el caso del sector de transporte de carga por carretera, en donde existe un gran número de personas naturales que son propietarios de los vehículos y que en muchos momentos obligan a la tercerización de la actividad, dificultando de esta manera el control sobre la informalidad del sector.



en cuenta que la mitigación de los diversos problemas en el proceso de formalización podría lograrse a largo plazo, dado que la transición de un sector a otro sigue siendo lenta y las cifras expuestas anteriormente lo evidencian.

La formalización de las empresas debe ser un trabajo multidimensional, es decir un proceso de fortalecimiento de las capacidades productivas de cada empresa, junto con acciones por parte del sector público y privado que permitan reducir y simplificar los trámites y requisitos en los procesos y los beneficios del sector formal.

Para llevar a cabo la formalización hay que tener en cuenta que esta debe estar acompaña-

da de una política que permita impulsar dicho cambio del sector informal al formal y al mismo tiempo, que abarque todas las dimensiones asociadas con las externalidades positivas que el Estado quiere obtener con la política, entendiendo como empresa formal, aquella razón social que cumpla con las normas que le sean impuestas de cumplimiento obligatorios.

Formalización

De acuerdo con lo propuesto en la política de formalidad empresarial presentada en 2019, se deben llevar a cabo estrategias que permitan implementar dichos procesos de formalización como:

- Reducción de la carga regulatoria para empresas formales

En este aspecto se han implementado diferentes programas y proyectos los cuales han aliviado el costo administrativo de ser formal como la Ventani-

la Única Empresarial – VUE para canalizar los trámites, requisitos y obligaciones mercantiles, tributarios y de seguridad social para la apertura de una empresa.

Igualmente, la reforma tributaria del 2012 con la Ley 1607 redujeron los tributos por algunas microempresas y los costos de contratar trabajadores de manera formal.

- **Apoyos a empresas para promover su desarrollo y formalización**

Respecto a esto el Conpes 3484 de Política Nacional para la Transformación Productiva y la Promoción de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas, buscó el mejoramiento de la productividad y competitividad de las Mipymes, su generación de ingresos y empleo de calidad y su acceso a mercados nacionales e internacionales.

La Red Nacional de Formación Laboral, creada por el Decreto 567, es liderada por el Ministerio del Trabajo y coor-

Referencias

DANE. (Septiembre - Noviembre de 2018). DANE. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/salud/informalidad-y-seguridad-social/empleo-informal-y-seguridad-social-historicos>
Ministerio de Industria, C. y. (25 de Noviembre de 2018). Mipymes. Obtenido de Mipymes: http://www.mipymes.gov.co/publicaciones/2503/columbia_se_formaliza
OCDE. (Mayo de 2017). OCDE. Obtenido de OCDE: <https://www.oecd.org/eco/surveys/Colombia-2017-OECD-economic-survey-overview.pdf>
Planeación, D. N. (2017). DNP. Obtenido de DNP: http://www.colombiacompetitiva.gov.co/prensa/CNC2017/Formalización-empresarial-Luis_Fernando_Mejia_Alzate.pdf
Planeación, D. N. (Mayo de 2018). Departamento Nacional de Planeación. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Crecimiento%20e%20informalidad%20en%20Colombia.pdf>
Planeación, D. N. (08 de Enero de 2019). CONPES-POLÍTICA DE FORMALIZACIÓN EMPRESARIAL. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3956.pdf>
Trabajo, O. I. (Mayo de 2015). OIT. Obtenido de https://www.ilo.org/americas/sala-de-prensa/WCMS_319078/lang-es/index.htm
Trabajo, O. I. (s.f.). OIT. Obtenido de OIT: https://www.ilo.org/lostat/faces/lostat-home.jspx?_af=25eaf9YDurdn3bftldQwAZ9XHc7AL6h_ZAR8XlatZyKMT_a4915628841564?locale=es&_adf.ctrl-state=1acd9b3f7_576_aftrLoad=12192228410761446_aftrWindowMode=06_aftrWindowId=30null&_aftrWindowId=30null
Transporte, M. d. (2018). Ministerio de Transporte. Obtenido de <http://mdc.mintransporte.gov.co/MenuPrincipal/tabid/204/lanowave-es/EX-Definicion.aspx?returnurl=%2f>

dina acciones para promover la formalización laboral y cobertura en seguridad social a empleadores, empresarios y trabajadores del sector urbano y rural.

Adicionalmente, en 2016 se aprobó el Conpes 3866 de Política Nacional de Desarrollo Productivo, el cual identifica que la generación de encadenamientos promueve el mejoramiento de la productividad, en la medida que incentiva a las empresas a modernizarse o mejorar procesos o productos.

Esto a su vez, permite que las empresas proveedoras tengan mayores grados de formalidad al cumplir los requisitos exigidos por las empresas ancla, con el fin de cerrar negocios y, en consecuencia, generar ingresos que le ayudan a su permanencia en el mercado.

A pesar de las políticas y

programas mencionados anteriormente, aún se requieren esfuerzos enfocados en el desarrollo empresarial, para que el empresario logre materializar los beneficios de ser formal.

• **Fortalecimiento de las actividades de Inspección, Vigilancia y Control - IVC.**

La Superintendencia de Sociedades realiza actividades de IVC sobre las sociedades comerciales no vigiladas por la Superintendencia Financiera, es así como la entidad tiene la facultad de imponer sanciones o multas de hasta 200 salarios mínimos por no presentar los estados financieros.

Por otro lado, la Dirección de

Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia - DIAN está encargada de dirigir, administrar, controlar y vigilar el cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias por importación y exportación de bienes y servicios, gastos asociados a las mismas, financiación en moneda extranjera de importaciones y exportaciones, y subfacturación y sobrefacturación de estas operaciones a nivel nacional.

No obstante, la realización de la IVC en el país se hace de manera desarticulada entre diferentes aspectos a vigilar y sus respectivas instituciones, sin aseguramiento en la calidad de las inspeccio-

nes, la objetividad con la que se realizan, ni la transparencia con la que se puede verificar y denunciar el proceso, según lo expuesto en el Conpes 3659 de 2019.

Con todo lo anterior, es preciso resaltar que existen diferentes beneficios de ser formal, puesto que la formalidad empresarial afecta la formalidad laboral, ya que según la OIT para América Latina y el Caribe, alrededor del 65% del empleo informal trabaja en empresas informales.

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que los empleados formales ganan más del triple del salario que los empleados informales con niveles educativos similares según las encuestas económicas de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE.

Así mismo, mayores niveles de formalidad podría evitar la competencia desleal entre empresas formales que asumen los costos de cumplir con las normas y las empresas informales que no lo hacen.

De hecho, según cifras del Banco Mundial - BM, el 55 % de las empresas en Colombia reportan que las prácticas de las compañías informales son una de las mayores limitaciones para su adecuado funcionamiento.

Finalmente, una economía más formal cuenta con mejores registros administrativos y contables que aumentan la fiabilidad a las estadísticas oficiales sobre ingresos, consumo, empleo, entre otras, y de esta forma las políticas y programas diseñados a la luz de estas estadísticas podrían ser más efectivos y mayor confianza en los mercados.



**Siempre
en tiempo
real**



Siempre evolucionando
en tecnología
para el transporte.



**¿Qué nos convierte en
una excelente compañía
para la administración
de tus vehículos?**

- Contamos con una plataforma amigable y fácil de usar.
- Formamos y capacitamos nuestros clientes en tendencias tecnológicas y de transporte.
- Brindamos acompañamiento de expertos en prevención y atención de hurtos



Guía tu camino

Más que monitoreo satelital, somos tecnología para el transporte.

Así podrán legalizar la matrícula unos 2.000 camiones en el país

La apuesta por normalizar unos 2.000 vehículos de carga, que fueron matriculados irregularmente hace varios años, tendría su punto final a inicios del 2021.

En ese momento terminaría el plazo máximo que estaría por dar el Gobierno Nacional para que los tenedores de buena fe saneen sus cuentas con el Estado, y puedan poner a rodar sus camiones sin problemas legales.

Si bien esta determinación la expediría el Ministerio de Transporte en los próximos días, en el borrador de decreto publicado se detalla que la normalización de estos camiones y tractocamiones tendría su última ‘palomita’ y esta terminaría en dos años.

Con buenos ojos

Según Juan Carlos Rodríguez, presidente de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística (Colfecar), “esta norma lo que hace es retomar el Decreto 153 del 2017, que estableció que debía normalizarse, pero ahora se hará por dos vías: una la caución (es decir, si no se pagó en su momento, debe hacerse ahora) y la otra es conseguir un vehículo para chatarrizar, de tal modo que se normalice el que no ingresó en su momento”.

Esta iniciativa ya la había intentado realizar el gobierno anterior semanas antes de su culminación el 7 de agosto del 2018, pero al final del día no se publicó su versión oficial, en buena parte porque varios gremios del sector indicaron que se estaba dando una ‘amnistía’ a quienes matricularon mal sus vehículos, ya que solo debían pagar el 20% de la caución.

Ahora, el Gobierno eliminó este punto y fijó que la úni-



El costo total por normalizar estos vehículos superaría los \$33.700 millones, según datos del Mintransporte.

cas condiciones, como lo dijo Rodríguez, para sanear la situación de los más de 2.000 vehículos sin normalizar son desintegrar otro o pagar una ‘multa’, que es equivalente a lo que, inicialmente, debía pagarse.

“Esta norma tiene un gran cambio a la anterior, ya que esa premiaba a quienes matricularon mal sus carros, porque pagaban un valor inferior al que tuvo que pagar quien lo hizo legalmente. En este caso lo que se busca es subsanar lo que se hizo mal, pagando la caución completa y actualizada”, añadió el presidente de Colfecar.

Serían cerca de 2.000 vehículos de carga los que entrarían en la última etapa de normalización, si se tiene en cuenta que para esta solo aplican aquellos que se registraron ante el Mintransporte entre el 3 y el 20 de febrero del año pasado, siempre y cuando cumplan

con las características previamente mencionadas.

“Nos interesa mucho que no se va a prorrogar más esta

medida, que da esos dos años, tiempo que nos parece razonable, aunque vale decir que este debate nos sirve para abrir la puerta a que se retome la discusión acerca de la vida útil de

los vehículos, porque esto le da al sector un equilibrio; ya lo hemos hablado con el Gobierno y estamos esperando que nos responda”, concluyó Rodríguez.

Por su parte, Henry Cárdenas, presidente de Fedetranscarga, indicó que “es positivo esta norma del Gobierno, en el sentido que se van a normalizar unos vehículos que realmente no son viejos y que tienen su deficiencia en la matrícula por el mismo desorden del Ministerio, en su momento; es decir, no toda es culpa del propietario, acá tiene mucho que ver mucho el gobierno de turno”.

Y añadió que: “Me parece sobre todo excelente que le den un término final ya que se fija ese plazo de dos años, para que se normalice esta situación,

porque esto genera dos cosas: primero, se baja la sobreoferta de vehículos, y segundo debido a que estos son los que hoy por hoy contaminan más el medioambiente, sumado a que son los que muchas veces causan accidentes”.

No obstante, indicó que la medida de saneamiento por cuenta del pago de la caución sería muy difícil de acoger, por sus elevados costos, y que en su lugar, los dueños de los camiones buscarían otros para chatarrizar.

Según los datos del Gobierno, se estima que 2.083 vehículos presentan omisiones en el registro inicial y su valor total a pagar por la normalización asciende a más de 33.700 millones de pesos, siendo los de tipo C3 los de mayores costos. Esto, no obstante, está por ver, ya que, según Cárdenas, el ‘uno a uno’ sería el que domine en esta política.

Alivio para el ambiente

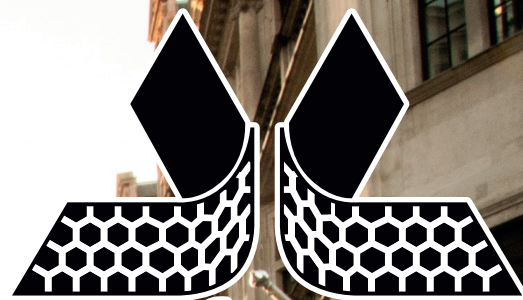
Según documentos del Ministerio de Transporte, el programa de renovación vehicular “ha tenido un impacto positivo en la disminución de emisiones, se estima una reducción acumulada neta de unas 2’160.000 toneladas de dióxido de carbono (CO2) y unas 604 toneladas de material particulado fino, (PM2.5)”.

Esta es otra de las razones del Gobierno para promover la nueva política de normalización, ya que está podrá incidir “en la reducción en la emisión de partículas contaminantes y la protección del patrimonio de la nación representado en la infraestructura vial del país”, como concluye el Mintransporte.

UM

LA BATALLA EMPIEZA EN LA CIUDAD

TRANSPORTE URBANO



H.B. plus BANDAMATIC
RETREAD RUBBER

- Tracción moderada.
- Desgaste lento y uniforme.
- Perfección en hidroplaneo.
- Resistente a la carga intermitente.
- Diseño piramidal que aumenta el rendimiento



H.B. plusBANDAMATIC



www.hbplusbandamatic.com

De los 21.693 carros de carga

En Bogotá, según cifras de la Secretaría de Movilidad, hay matriculados 21.693 vehículos de carga (no todos activos). De estos, 11.504 usan diésel; 9.557, gasolina y el resto, otro combustible.

Del total de las emisiones de material particulado, estos vehículos aportan el 43,6 por ciento, siendo los que más contaminan en fuentes móviles.

Estos datos de las secretarías de Ambiente y Movilidad no son ajenos a lo que a diario viven los ciudadanos, quienes observan las bocanadas de humo negro que sueltan estos automotores cuando sus conductores arrancan o aceleran. En parte, esto lo corrobora la reciente emergencia ambiental que se vivió en Bogotá. Lo más grave es que, según el Ministerio de Transporte, hoy, estos vehículos no tienen una vida útil en años específica y mientras tengan en regla su certificado técnico-mecánico pueden circular sin ningún problema.

Por todo esto, aunque la alerta amarilla y naranja decretada por el Distrito por la mala calidad del aire se haya levantado, aún se mantiene la restricción de 6 a. m. a 8 a.m. para los carros de carga de más de dos toneladas desde la calle 13 hasta el límite con el río Bogotá y desde la NQS hasta la autopista Sur, colindando con Soacha.

Francisco Cruz, secretario de Ambiente, manifestó que a esta restricción se suma la que ya existe en el mismo corredor vial, desde el río Bogotá hasta la avenida Boyacá, en ese mismo horario y para los mismos vehículos. Hay que tener en cuenta que la calle 13 es la vía por la que más carros de carga transitan —en promedio, al día entran 8.971 y salen 8.285—, seguida por la autopista Norte: entran 7.441 vehículos de carga y salen 5.836.

Expertos consultados por EL

El 73 % de los viajes que se hacen en la ciudad son en carros que no están matriculados en Bogotá.

FOTO: ABEL CÁRDENAS, EL TIEMPO



TIEMPO manifestaron que para mitigar la contaminación que generan estos vehículos se deben poner filtros; sin embargo, estos no son hoy obligatorios. “Los filtros en los camiones es una medida voluntaria que está evaluando la Secretaría de Ambiente”, aseguró Cruz. Reiteró que con la nueva licitación de buses Euro V se obliga a tener

este tipo de filtros.

Edder Velandia, docente de la Universidad de la Salle, aseguró que el uso de filtros en vehículos de carga con tecnologías Euro III e inferiores no es efectivo ni tendría impactos reales en las emisiones. “Cerca del 55 por ciento del transporte de carga tiene más de 15 años de uso y no ha sido posible que

este sector entre en un proceso de chatarrización y renovación tecnológica”, agregó el docente en movilidad sostenible.

Juan Carlos Rodríguez, presidente de Colfecar, aseguró que hay carros fidelizados y de propiedad de las empresas que tienen estos filtros. “Tener el filtro ayuda en el costo operativo; un vehículo en malas condiciones

mecánicas consume más combustible y se incrementan los costos”, aclaró.

Hay que tener en cuenta que algunas empresas hacen cursos de capacitación a sus conductores para que aprendan que no se debe acelerar el vehículo cuando este esté detenido y a apagar el motor cuando no esté en movimiento, para ayuda a mitigar el impacto ambiental.

Rodríguez enfatizó que son conscientes de la contaminación que producen, pero asegura que se debe hacer un frente común con la calidad del diésel. Sobre este combustible, Ecopetrol dijo que “de niveles superiores a 4.000 partes por millón (ppm) de azufre en los años 90 se llegó a valores inferiores a 30 ppm durante los últimos años. En enero de 2019, el promedio fue de 21 ppm”. Ecopetrol agregó que el mismo diésel que llega a Medellín llega a Bogotá y que están listos para firmar un pacto por la calidad del aire de la capital.

Los viajes

La encuesta de matriz de carga (2015) indica que en la ciu-

de Bogotá, 11.504 usan diésel

dad, estos carros realizan a diario 83.663 recorridos; de estos, el 73 % se hacen en carros que no están matriculados en la ciudad, es decir que no pagan impuestos (61.074), lo que agrava más el problema.

5 preguntas a Juan Pablo Borejo – Secretario de Movilidad

Vehículos viejos, el gran problema

¿Qué lecciones de movilidad deja la emergencia ambiental?

Nos pareció una buena lección la flexibilidad y la manera como la ciudadanía acogió unas medidas de un día para otro, lo que no es fácil por ser un cambio en la rutina de la vida de las

personas, de la productividad, de las industrias. Entendieron que era un problema de salud de los más vulnerables. Eso es de resaltar. Hay lecciones sobre qué debemos hacer porque una cosa es la concentración y otra, la generación de emisiones.

¿Qué medidas?

Debemos tener una movilidad que sea mucho más limpia y en la cual tengamos muchas menos emisiones. Lo más sexy es hablar de pasarnos a las últimas tecnologías: buses de gas, vehículos de gas. Sin embargo, el gran problema que tenemos son los vehículos viejos. Casi que el 50 por ciento de la contaminación de material particulado está siendo generada

por camiones, y es mucho más importante el cambio que usted hace en un vehículo viejo: los de carga, los de transporte especial, los que transportan a nuestros niños a los colegios son de los más contaminantes que tenemos, con más 10 por ciento de las emisiones.

¿Lo de los buses viejos aplica para el SITP Provisional y para el SITP?

Tenemos un lío grande que no hemos podido resolver y es el de no tener un SITP zonal integrado ciento por ciento

con TransMilenio, y tres zonas que nunca se lograron adjudicar dentro del esquema del SITP y tuvimos que seguir operando una serie de vehículos viejos, muchos de más de veinte años. La norma dice que no pueden pasar de ahí.

¿Por qué es tan difícil el tema de chatarrización?

El tema de chatarrización es nacional. Estamos en mora de que haya unas reglamentaciones básicas que no se cumplen en camiones. En buses de transporte público hay una norma

del Ministerio de Ambiente que dice que no puede ser más de 20 años.

¿Cómo ve la posibilidad de seguir con pico y placa los sábados?

La duda que me genera a mí y que tenemos que estudiar con más detalle es que si ya el ciudadano siente que no tiene la posibilidad de adaptarse porque la medida es muy fuerte, va a optar por comprar otro vehículo. Y ese vehículo que va a tratar de comprar probablemente sea más barato, es decir, más contaminante, o eventualmente una moto. Eso se tiene que estudiar.

Publicado en El Tiempo – Febrero 20 - 2019



Solución con mayor RENTABILIDAD y AHORRO para su operación.

ALTA RESISTENCIA **LARGA VIDA** **SEGURIDAD** **CONFORT** **RENTABILIDAD** **AHORRO**

Portafolio más amplio del mercado para todas las marcas de vehículos.



Organización
HERCULES

www.organizacionhercules.com

De nuevo pico y placa ambiental todo el día en Bogotá

Una nueva alerta amarilla por contaminación en 4 localidades del sur occidente de la Bogotá llevó la administración distrital a retomar la decisión de implementar el pico y placa ambiental de acuerdo con el último dígito del número de placa nacional del automotor.

Según el Decreto 088 del 7 de marzo, la decisión vinculó a carros particulares, motos y vehículos de transporte de carga de dos de más toneladas en el polígono de alerta naranja que comprende parte de las localidades de Kennedy, Puente Aranda, Bosa, Ciudad Bolívar y Tunjuelito.

Para el caso de los vehículos de carga la restricción se aplicará de lunes a domingo, entre las 6:00 de la mañana y las 7:30 de la noche, en el siguiente polígono: Límite sur: Autopista sur. Límite norte: Avenida Centenario (Calle 13). Límite occidental: Río Bogotá. Límite oriental: Desde la Avenida Ciudad

Villavicencio con Carrera 51, hasta la Carrera 51 con Avenida Boyacá, y de la Carrera 33 con Avenida Boyacá pasando por la Carrera 30 hasta la Avenida NQS con Avenida Centenario (Calle 13).

Está permitido el tránsito de vehículos de carga sobre la Autopista sur, Avenida Centenario (Calle 13), y sobre la Avenida Ciudad Villavicencio con Carrera 51, hasta la Carrera 51 con Avenida Boyacá, y de la Carrera 33 con Avenida Boyacá pasando por la Carrera 30 hasta la Avenida NQS con Avenida Centenario (Calle 13).

Según la norma, entre las excepciones de estas restricciones estarán las empresas de transporte de carga que se encuentren vinculadas al Programa de Autorregulación Ambiental, sustentado en el parágrafo tercero del artículo 10 del Decreto Distrital 174 de 2006.



Para el caso de los vehículos automotores y motos particulares la restricción se aplicará de la siguiente manera:

- Viernes: de 6:00 a.m. a 7.30 p.m. para placas pares.
- Sábado: de 6:30 a.m. a 6:00 p.m. para placas impares.
- Domingo: de 6:30 a 3:00 p.m. para placas pares.

– Del lunes en adelante la medida regirá de 6:00 a.m. a 7.30 p.m. hasta que la administración distrital decida levantarla.

Según se indicó, la Alcaldía de Bogotá informará si mantiene el pico y placa por la emergencia ambiental luego de hacer una evaluación de la calidad del aire.

Cubrimiento de póliza de seguro por actos terroristas

El Gobierno nacional precisó que la póliza de seguro por actos terroristas, cuyo tomador es el Ministerio de Hacienda, cubre en la actualidad solamente los daños a vehículos automotores que tengan pérdidas totales o parciales por actos de terrorismo cometidos únicamente por el grupo subversivo actualmente reconocido como ELN.

Según el Ejecutivo, en las próximas semanas el Consejo de Seguridad Nacional, conformado por el Presidente, los ministros del Interior, Relaciones Exteriores, Justicia, Defensa, Hacienda, el Consejero para el Posconflicto, el comandante de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional, incluirá en el mencionado seguro, el amparo de los actos terroristas desplegados por grupos subversivos no reconocidos o sin estatus como los disidentes de las FARC, puntilleros, clan del golfo,



entre otros.

Cabe precisar que el actual seguro por actos terroristas estará vigente hasta el próximo 17 de mayo de

2019, y las nuevas inclusiones que defina el Consejo de Seguridad Nacional entrarán a regir a partir del 18 de mayo de 2019.

Ministerio de Defensa analizó seguridad con transportadores

Con el propósito de analizar la situación de seguridad que se registra en las vías de varios departamentos el Ministerio de Defensa realizó una reunión con las empresas de transporte de carga y pasajeros en Yopal Casanare.

La reunión, que vinculó empresas de los departamentos de Arauca, Casanare, Meta, Boyacá y Vichada, se cumplió en el auditorio de la Octava División del Ejército Nacional, ubicado en el kilómetro 7, avenida marginal de la selva, Cantón Militar Manare, Yopal Casanare.

En esta mesa de trabajo se socializaron las afectaciones en materia de seguridad de empresas de transporte de carga y pasajeros, junto con las posibles soluciones a las problemáticas planteadas.



HINO CONNECT SU COPILOTO VIRTUAL

Acompañamiento especializado, asistencia 24/7 y soporte en tiempo real

A partir de ahora el mundo de carga y pasajeros cambiará con



HINO
CONNECT



HISTORIAL DE REGISTRO DE LA ACTIVIDAD CON EL VIN.



DETECCIÓN DE PERFILES DE CONDUCCIÓN.



CENTRO DE SOLUCIONES PARA CONDUCTORES.



SEGUIMIENTO DE RUTAS Y LOCALIZACIÓN



OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS DE OPERACIÓN.



DUTRO PRO

DUTRO TURBO

SG1A MINI MULA

NUEVO
FC9J LIGHT

NUEVO
DUTRO CITY

INGRESE A: www.hino.com.co Síguenos en: @hinocolombia @HinoColombia @hino.colombia

RED HINO A NIVEL NACIONAL: BARRANQUILLA: Praco Didacol: Tel.: 3160300, BOGOTÁ: Praco Didacol Morato: Tel.: 3077068 – PracoDidacol Américas: Tel.: 3808910 – PracoDidacol Calle 80: Tel.: 3808920 – PracoDidacol Titán: Tel.: 3808933 – Yokomotor Fontibón: Tel.: 4184393, BUCARAMANGA: Praco Didacol: Tel.: 6910200, CALI: Praco Didacol: Tel.: 3692100, CHÍA: Novamotors: Tel.: 8796262, IBAGUÉ: Praco Didacol: Tel.: 2771862 – 2772002, ITAGUÍ: Praco Didacol: Tel.: 2040200, MANIZALES: Vehicaldas Tel.: 3104694333, MEDELLÍN: Autoamérica: Tel.: 4441121- Praco Didacol: Tel.: 2040200, MONTERÍA: Autoroble: Tel.: 7823800 - 7890083, NEIVA: Automotores del Surcolombiano: Tel.: 8701708, PASTO: Praco Didacol: Tel.: 7374500 – 7374007, PEREIRA: Praco Didacol: Tel.: 3470200, TUNJA: Carrazos Ltda: Tel.: 7405060, VALLEDUPAR: Megacomercial: Tel.: 2875765, VILLAVICENCIO: Praco Didacol: Tel.: 6818820.



SISTEMA ANTIBLOQUEO DE FRENOS ABS UN R13/10



CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD (ESP) "NO INCLUIDO"



ALERTA DE COLISIÓN FRONTAL "NO INCLUIDO"



SISTEMA DE SUJECCIÓN INFANTIL (ISOFIX) "NO INCLUIDO"



SISTEMA DE BOLSA DE AIRE - AIRBAG O SRS- SRP "NO INCLUIDO"



José Manuel Restrepo

Colfecar	PARTES DEL CUERPO DONDE SE APLICA EL DESODORANTE.	CANAL DE VIDEOS MUSICALES. SIMBOLO DEL NEUTRON.	INICIAL DE LA CIUDAD DE LAS PUERTAS ABIERTAS.	INDICE DE PRECIOS AL TRANS. PORTADOR.	COMUNIDAD FORAL ESPAÑOLA SITUADA EN EL NORTE DE LA PENINSULA IBERICA.	INICIALES DEL CANAL DE TELEVISION, DEDICADO A LA ANIMACION.	PERRO DEL INEPTO JON ARBUCKLE, JUNTO CON GARFIELD.	ARENISCA DE ORIGEN MARINO, DE COLOR VERDOSO, RICA EN CEMENTO CALCAREO	CADA DIVISION DE LA HISTORIA GEOLOGICA DE LA TIERRA	RETENER A UNA PERSONA CON FINES ATENTATORIOS A SU LIBERTAD SEXUAL.	SIMBOLO DE LA CAPACIDAD ELECTRICA.	HIERRO, EN INGLES.	INICIALES DEL PRESIDENTE Y PREMIO NOBEL DE PAZ DE COSTA RICA.	Colfecar	ESPACIO LATERAL DE LA VIA, PARA EL PASO PEATONAL Y DE ANIMALES.
														PARTE DEL HUEVO USADA PARA HACER MERENGUE.	
MUJER QUE SE ESCONDE EN LAS ISLAS CANARIAS.				EL TAMAÑO DE UNA SUPERFICIE.	AMADO DE LA MARIA DE JORGE ISAACS				CACIQUE Y SEÑOR DE LOS TERRITORIOS DE DUITAMA.	EL QUEHACER DIARIO.					
RAYOS DE LA VISION DE SUPERMAN.		PAIS CON MÁS PIRAMIDES QUE EGIPTO. AFEITAR LA BARRA					PARADA, EN INGLES. NEGACION DEL INGLES.					NOMBRE DEL HOLANDES QUE ELOGIO LA LOCURA. ALEGAR RAZONES			
INICIALES DE LOS NOMBRES DEL BOMBARDERO VALENCIANO.			DETENER LA MARCHA DEL CARRO.	CASADA POR SEGUNDA VEZ					ANTONIMO DE S.A.	PLANTA DEL DESIERTO.				CUBIERTA QUE CUBRE EL MOTOR DEL CARRO.	
DIBUJO DE LAS LLANTAS, QUE DAN AGARRE.								VÍA PARA PEATONES. SERRANIA DE NUESTRA CORDILLERA OCCIDENTAL					SIGNO DE LA MULTIPLICACION. CAPITAL DE FILIPINAS.		BOTAR RE-PETIDAMENTE UN CUERPO ELASTICO... APELLIDO DEL "CONEJO" VALLENATO.
EL CONTINENTE CON MÁS DIVERSIDAD ÉTNICA Y CULTURAL.				SALE AL ENCUENTRO DEL QUE HUYE.	BANDA DE VASCOS.					PARTE HUECA DEL CAÑON.	ESPOSO, EN INGLES.			DISPOSITIVO QUE DETIENE UN MÓVIL.	
GRUPO MAYORITARIO DENTRO DEL ISLAM.				FRUTO SIN MADURAR.	CAMINO QUE SÓLO PERMITE EL PASO DE UN CARRO.							MÚSICO GRIEGO, HIJO DE JÚPITER Y ANTIOPE.	NACIDOS EN EL HUILA.		
Colfecar	REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO.	SÍMBOLO DEL MAGNESIO.				ELEFICAZ PSICOLOGO DE LOS POBRES.	TRAMO NO RECTO DE UNA VIA.							TEST DEL SIDA.	PROTECTOR PARA LA CABEZA DEL MOTERO.
LA REINA DE LAS HADAS EN LA LITERATURA INGLESA.			SÉPTIMO REY DE ISRAEL.	APELLIDO DEL INGENIERO QUE INVENTO EL ASCENSOR.					SÍMBOLO DEL OSMIO.	APELLIDO QUE ADOPTÓ CASSIUS CLAY.		BESO LIGERO.	GREMIO DE NUESTROS INDUSTRIALES.		UTENSILIO DISTINTIVO DE UNA PERSONA O INSTITUCIÓN.
PLAYA QUE SIRVE DE DESEMBAR-CADERO.				COMPUESTO NITROGENADO DE LA ORINA.	INDIGENA DE LA TIERRA DE FUEGO.					MUEVE EL CUERPO CON SOLTURA.	QUINTO SIGNO DEL ZODIACO.				



Jonathan Malagón

4



Ricardo Lo



NUEVO
FC9J LIGHT

HINO CONNECT SU COPILOTO VIRTUAL

***Acompañamiento especializado,
asistencia 24/7 y soporte en tiempo real***

A partir de ahora el mundo de carga y pasajeros cambiará con



SISTEMA ANTIBLOQUEO
DE FRENOS ABS UN
B13/10



CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD (ESP)
"NO INCLUIDO"



ALERTA DE
COLISIÓN FRONTAL
"NO INCLUIDO"



SISTEMA DE SUJECCIÓN
INFANTIL (ISOFIX)
"NO INCLUIDO"



SISTEMA DE BOLSA
DE AIRE -AIRBAG O SRS- SRP
"NO INCLUIDO"

SIC impuso multas por más de \$30 mil

Durante 2018 la Superintendencia de Industria y Comercio SIC, impuso multas por más de 30 mil millones de pesos por fallas en servicios postales y de telecomunicaciones.

A la par con lo anterior, la SIC recibió más de 21 mil denuncias e impuso 309 sanciones administrativas.

Así lo informó el Superintendente de Industria y Comercio, Andrés Barreto González, al intervenir en el 4to. Congreso Internacional “El usuario de las comunicaciones en la economía digital”, al que asistió Colfecar.

Entre las tipologías por las que más se quejaron los colombianos se encuentran la falta de información respecto de la prestación de servicios postales.

El funcionario señaló que en el sector postal, en Bogotá y la región Pacífica, la tipología más frecuente fue la improcedencia o no aplicabilidad del régimen mientras que en las regiones Andina, Caribe y Orinoquía fue la de pérdida del objeto postal y en la Amazonia la avería del objeto postal.

“Esta información ha permitido a la Superintendencia de Industria y Comercio saber cuáles son las principales tipologías de reclamación y de incumplimientos, referenciarlas geográficamente por servicios, por prestador y, hacer un monitoreo que permita tomar decisiones de prevención y control estratégico” indicó Barreto González.

Así las cosas, la Superintendencia de Industria y Comercio, propuso un modelo preventivo que estará orientado bajo el modelo de autorregulación, debida diligencia, empoderamiento de los usuarios, y corresponsabilidad, con el fin de obtener eficiencia y bienestar en el sector.

Cabe destacar que en 2018 se realizaron 135 millones de envíos de mensajería expresa y más de 30 mil giros postales, que movieron más de 4 billones de pesos.

Tecnologías y protección

En el evento también participó la Ministra de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Silvia Constantin Rengifo, quien afirmó que el reto del Gobierno nacional es asegurar que todas las tecnologías emergentes estén al servicio de los ciudadanos colombianos, pues la conectividad es un factor habilitante para la equidad.

La Ministra señaló que aumentar la velocidad de descarga y mejorar el acceso a las tecnologías de la información y la comunicación es uno de los desafíos que enfrenta desde su

despacho.

A su vez, el director de la Comisión de Regulación de las Comunicaciones- CRC, Carlos Lugo Silva, manifestó que el sector postal requiere especial intervención por parte del regulador en la protección a usuarios de servicios postales.

Agregó que se deberán establecer las diferencias existentes entre los envíos postales y el transporte de carga.

El funcionario reveló que 1.600 millones de usuarios en todo el mundo han hecho compras en internet gastando casi 2 billones de dólares, una cifra que se estima podría duplicarse



para el 2020.

Igualmente, afirmó que una tercera parte de los usuarios

colombianos piensa que el servicio TIC cumple con sus expectativas.

Colfecar realiza el XIV Foro del Transporte de Carga, Aduana y Servicios Postales

Entre el 3 y 4 de abril la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar, realizará el XIV Foro del Transporte de Carga, Aduana y Servicios Postales.

El evento, que se llevará a cabo en el Auditorio de la sede nacional de Colfecar en Bogotá, se cumplirá entre las 8 y 30 de la mañana y las 5 y 30 de la tarde.

La agenda del Foro contará con la par-

ticipación de funcionarios del Gobierno y expertos del sector privado.

Así las cosas, la agenda que se manejará en esta doble jornada académica es la siguiente:

Abril 3

8:00 a.m. - 8:30 a.m. Registro

MÓDULO DE TRANSPORTE DE CARGA Y LOGÍSTICA

8:30 a.m. - 9:00 a.m. PERSPECTIVAS DE COLFECAR FRENTE A LA ADOPCIÓN DE ESTÁNDARES INTERNACIONALES EN EL TRANSPORTE DE CARGA, LOGÍSTICA, ADUANAS Y SERVICIOS POSTALES

Ponente: Juan Carlos Rodríguez Muñoz, Presidente Ejecutivo-Colfecar

8:30 a.m. - 9:00 a.m. CONVERSATORIO SOBRE ADOPCIÓN DE POLÍTICA PÚBLICA Y REGLAMENTACIÓN ORIENTADA AL CUMPLIMIENTO DE ESTÁNDARES INTERNACIONALES

Ponentes: Dr. Juan Camilo Ostos, Viceministro de Transporte, Ministerio de Transporte
Dr. Luis Felipe Lota, Director de Infraestructura y Energía Sostenible, Departamento Nacional de Planeación

9:45 a.m. - 10:15 a.m. BREAK COFFEE

10:15 a.m. - 11:30 a.m. PAGO A PLAZOS JUSTOS: UNA TENDENCIA INTERNACIONAL EN LAS RELACIONES COMERCIALES

Ponente: Mauricio Andrés Toro Orjuela, Representante a la Cámara
Saul Pineda Hoyos, Viceministro De Desarrollo Empresarial, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

11:30 a.m. - 12:15 p.m. INICIATIVA CLUSTER DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE COMO UNA HERRAMIENTA PARA DINAMIZAR MERCADOS

Ponente: Dr. Marco Llinás, Vicepresidente de Competitividad y Valor Compartido, Cámara de Comercio de Bogotá

12:15 p.m. - 1:00 p.m. REDES DE VALOR SOSTENIBLES

Ponente: Dr. Rafael Floréz Barajas, Director Corporativo Grupo LOGYCA

1:00 p.m. - 2:00 p.m. ALMUERZO

MÓDULO DE ADUANAS

2:00 p.m. - 2:30 p.m. REFERENTE INTERNACIONAL EN MATERIA DE CONTROL ADUANERO

Ponente: María Claudia Lacouture, Directora Ejecutiva Amcham

2:30 p.m. - 3:00 p.m. CONECTIVIDAD PARA LA AGILIZACIÓN DEL COMERCIO
Ponente: DIAN

PANEL 3:00 p.m. - 3:45 p.m. VISIÓN DE LOS GREMIOS FRENTE A LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS DE CONTROL

Ponentes: Edgar Higuera, Gerente de Logística, Transporte e Infraestructura ANDI
Miguel Espinosa, Presidente Ejecutivo FITAC
Juan Diego Cano, Director de Asuntos Legales ANALDEX

3:45 p.m. - 4:00 p.m. BREAK COFFEE

PANEL 4:00 p.m. - 4:45 p.m. PERSPECTIVAS DEL SECTOR PRIVADO EN TORNADO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS DE CONTROL

Ponente: Conaltra, Botero Soto, José Yuri Moreno, Gerente general Zona Franca

4:45 p.m. - 5:15 p.m. CRITERIOS PARA LA INSPECCIÓN DE LA MERCANCÍA EN CONCORDANCIA DE LAS NUEVAS POLÍTICAS DE CONTROL DE SEGURIDAD

Ponente: Brigadier General Juan Carlos Buitrago Arias, Director POLFA

Abril 4

MÓDULO POSTAL

8:00 a.m. - 8:45 a.m. IMPLEMENTACIÓN DEL MARCO NORMATIVO UPU EN COLOMBIA A TRAVÉS DEL PLAN INTEGRAL DE REFORMA Y DESARROLLO POSTAL PIDEF

Ponente: Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

8:45 a.m. - 9:30 a.m. SIMPLIFICACIÓN DEL MARCO REGULATORIO EN EL SECTOR POSTAL Y SU IMPACTO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Ponente: Carlos Lugo Silva, Director Ejecutivo, Comisión de Regulación de Comunicaciones

9:30 a.m. - 10:15 a.m. EXPERIENCIAS INTERNACIONALES FRENTE AL RÉGIMEN DE PROTECCIÓN A USUARIOS, Ponente: CLADEC

10:15 a.m. - 10:45 a.m. BREAK COFFEE

11:00 a.m. - 11:30 a.m. PROTECCIÓN DE USUARIOS EN SERVICIOS POSTALES
Ponente: SIC

millones por fallas en servicios postales



Oportunidades y retos

María Fernanda Quiñonez, presidente de la Cámara de Comercio Electrónico, destacó el papel del sector postal en el comercio electrónico.

En su intervención, denominada “Comercio electrónico y el papel del sector postal”, explicó cómo se mide el desempeño de la mensajería expresa en Colombia.

A su vez, Jorge Enrique Aldana Margáin, consultor de la Unión Postal (UPU) y de la Unión Postal de las Américas, España y Portugal sobre las mejores prácticas en estas regiones del mundo.

Asimismo, se refirió a las oportunidades y retos que exige la economía digital en la interacción entre los usuarios y empresas, además de la necesidad que tiene el país de identificar aquellos mecanismos que permitan mejorar el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de las obligaciones de

los prestadores de servicios de telecomunicaciones y postales, por lo cual fijó la meta de hacer seguimiento permanente a esta información con el propósito de que los usuarios del sector estén cada día más satisfechos.

Dentro de los invitados internacionales, Julian Nowag de la universidad Lund en Suecia, hizo reflexionar a los asistentes sobre qué tanta información reciben los consumidores y si la discriminación de precios es positiva o negativa.

Desde París, Filippo Cavasini, consultor de OCDE, se refirió a los resultados del estudio que hizo la escuela de psicología Konrad Lorenz en 17 regiones del país para conocer más de cerca las necesidades de los consumidores colombianos.

Dentro de los hallazgos destacó que los usuarios de los servicios de telecomunicaciones del país no son conscientes de sus derechos, obligaciones, servicios, tarifas y condiciones de uso.

La experiencia internacional dio paso al panel de la tarde moderado por, Pablo Márquez, ex director de la Comisión de Regulación de Comunicaciones (CRC) para hablar sobre la digitalización de trámites en el sector de comunicaciones, sus retos y oportunidades con los operadores colombianos: Tigo, Movistar, Claro, Avantel, ETB y Direct TV.

Todos coincidieron en que la herramienta SIC Facilita, de la Superindustria, ha sido útil en la solución de controversias con sus usuarios.

Además, resaltaron la importancia de incorporar la tecnología digital en sus empresas y señalaron las repercusiones de los excesos de la regulación.

Finalmente, el panel para el sector postal, denominado “Retos del sector postal en la economía digital”, contó con la participación de Carlos Rebellón - presidente 4-72, Sandra Milena Ángel - Líder Jurídica Servientrega, Norman Enrique Chaparro Gómez - presidente Interrapidísimo, - Francisco Javier Ricaurte - Country Manager UPS Colombia, - Germán Darío Arias Pimiento - Experto Comisionado Comisión de Regulación de Comunicaciones y Jorge Enrique Aldana Margáin - Consultor Unión Postal de las Américas, España y Portugal.

RENUEVA TU FLOTA MODELO 2020

KENWORTH
DE LA MONTAÑA



/KenworthdeLaMontaña.Oficial



/kenworthdelamontana



/KenworthDeLaMontaña

Línea Única Nacional 01 8000 181 611 www.kenworthcolombia.com

Alza en precios del ACPM sigue golpeando al transporte de carga

La Federación Colombiana de Transportadores de carga su logística Colfecar, manifestó su alerta por el alza que ha tenido el precio del ACPM en 2019, acumulando un promedio de \$193 en los primeros tres meses del año.

Sin embargo, los transportadores indicaron que en la realidad dicho acumulado corresponde a febrero, cuando llegó a un histórico de \$104 y marzo con este ajuste de \$89, impactando fuertemente al sector.

“Vemos con preocupación los dos ajustes hechos por el Ministerio de Minas y Energía en las tarifas del ACPM duplicando, como acaba de suceder, el incremento en el precio de la gasolina que fue de \$45 por galón, lo que genera un efecto inflacionista alto y sigue golpeando los costos operativos del sector”, señaló el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz.

El dirigente gremial agregó que a esta situación se suma el efecto del ajuste del 10 al 12% a la mezcla del biocombustible hecho recientemente más el alza del impuesto al carbono que comenzó a regir en febrero.

“Precisamente, este 9 de marzo se registró un alza del 2,4% en el valor a considerar como ingreso al productor del biodiésel, utilizado en la mezcla del diésel fósil” destacó Rodríguez Muñoz.

De esta forma, con el nuevo incremento de este fin de semana, el precio del galón del ACPM queda en promedio a \$8.674 para el mes de marzo.

Aunque el Ministerio de Mi-

Colfecar rechaza aumento al 12% en mezcla de biocombustibles

Los transportadores de carga y su logística, agremiados en Colfecar, rechazaron la decisión del Ministerio de Minas y Energía de aumentar del 10 al 12% el nivel de mezcla de los biocombustibles ya que esto encarece los costos operativos del sector y afecta la economía del país.

En efecto, la medida, contemplada en la Resolución 40174/2019, ajusta de manera temporal el porcentaje de mezcla de biocombustible para uso en motores diésel en algunos departamentos del país, en donde pasa de la proporción 90-10 a 88-12, medida que resulta inconveniente para la economía del país.

“Teniendo en cuenta que la Resolución tiene vigencia entre el 25 de febrero y el 8 de marzo de este año, estimamos que el impacto económico para los vehículos que reportarían al Registro Nacional De Carga RNDC,

durante
estos
1 2

días será de 1.935,60 millones de pesos en sobrecostos para el sector” indicó el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz.

Sin embargo, el dirigente gremial precisó que la cifra de los vehículos que estarían afectados es mucho mayor, ya que el RNDC no contabiliza aquellos automotores que son destinados al transporte urbano ni las operaciones enmarcadas por lo dispuesto en el Decreto 2044/88.

De acuerdo con estudios realizados por Colfecar los combustibles pesan el 35,25% sobre el total de los costos operativos del sector transporte, pero con el ajuste en el porcentaje de la mezcla dicha participación se incrementaría a 35,53%.

Frente a lo anterior, Rodríguez Muñoz, pidió a la Ministra de Minas y Energía, María Fernanda Suarez, revisar cada uno de los rubros que componen la fórmula de los combustibles establecida por dicha cartera y mantener los porcentajes de mezcla de biocombustible 90-10.

Así mismo, señaló que el incremento en el porcentaje de mezclas de biocombustible debe realizarse una vez se tenga certeza de que éstos no tienen efectos negativos sobre los vehículos de carga ni su desempeño.

“En este sentido, se requiere que los Ministerios involucrados en esta política realicen un estu-

dio técnico que atienda a la realidad operativa del transporte en Colombia y que involucre pruebas en nuestras carreteras y en vehículos que realicen viajes en promedio de 500 kilómetros durante al menos un año” sostuvo el dirigente gremial.

Frente a lo anterior, le pidió a los Ministerios Transporte y Minas y Energía, utilizar coordinadamente los escenarios creados por el mismo gobierno nacional, para discutir las decisiones que se tomen en materia de regulación tarifaria de los combustibles.

Cabe recordar que Colfecar, la ANDI y Fenalco manifestaron en días pasados su preocupación por la posible intención del Ministerio de Minas y Energía de aumentar las mezclas de combustibles fósiles, diésel y gasolina, con biocombustibles, biodiésel y etanol, ya que esto generaría un incremento adicional en el precio de la gasolina y el ACPM.

Los voceros de los tres gremios advirtieron que de adoptarse la medida de aumento de mezclas, el país entraría en una situación muy grave, ya que no se han comenzado las inversiones que se requieren para asegurar la calidad en todo el sistema de distribución, lo cual hace muy vulnerables las mezclas con biodiésel y etanol, ya que al ser productos orgánicos, elementos como el agua los altera, afectando la calidad final del producto y provocando costosos daños en los vehículos del parque actual.



nas indicó que sin mecanismos de estabilización como el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), el valor del galón del ACPM

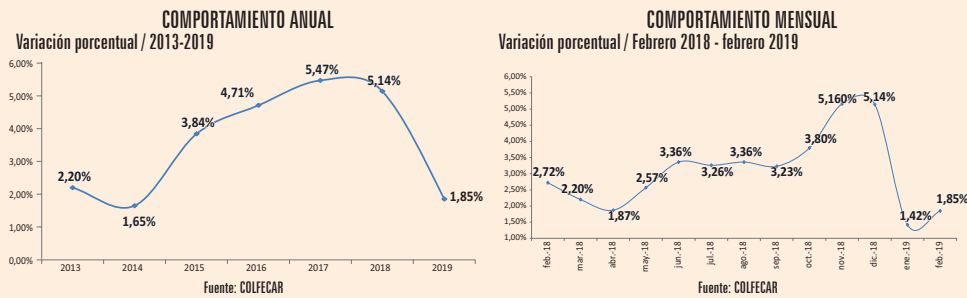
podría ser \$1.000 más, por la alta volatilidad de los precios internacionales, el presidente Ejecutivo de Colfecar considera que con la revisión y definición de una nueva fórmula para calcular el costo de los combustibles podría tener un ajuste a la baja.

Según el Ministerio de Minas,

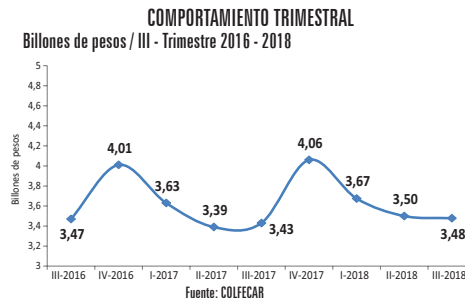
el incremento en los precios de referencia de los combustibles obedece, principalmente, a los cambios que se han presentado en el mercado internacional del crudo en las últimas semanas, donde se registró un aumento en su precio de US\$61 por barril durante enero a US\$67 en febrero del presente año.

Asimismo, se registró un incremento en los precios de los refinados, especialmente en la Costa del Golfo de los Estados Unidos, mercado de referencia para Colombia, del orden del 10% para la gasolina y 7% para el diésel durante el mes de febrero, esto debido a la mayor demanda estacional de combustibles en ese país.

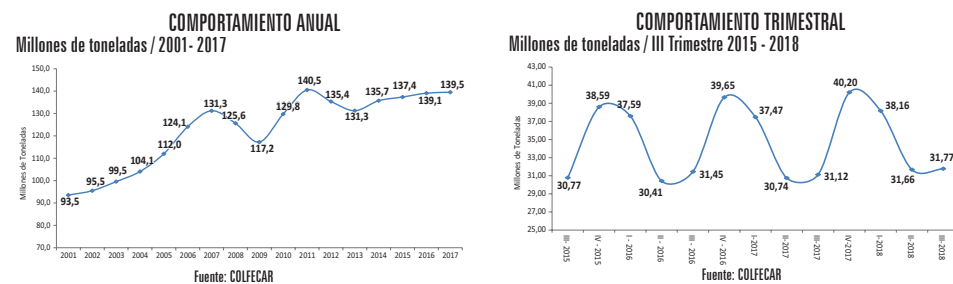
Índice de Costos del Transporte



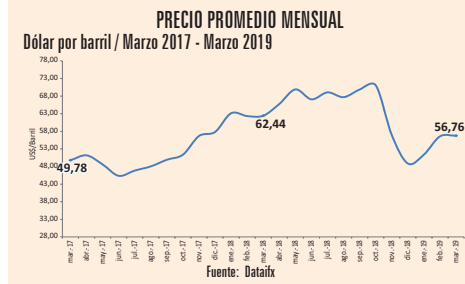
Facturación



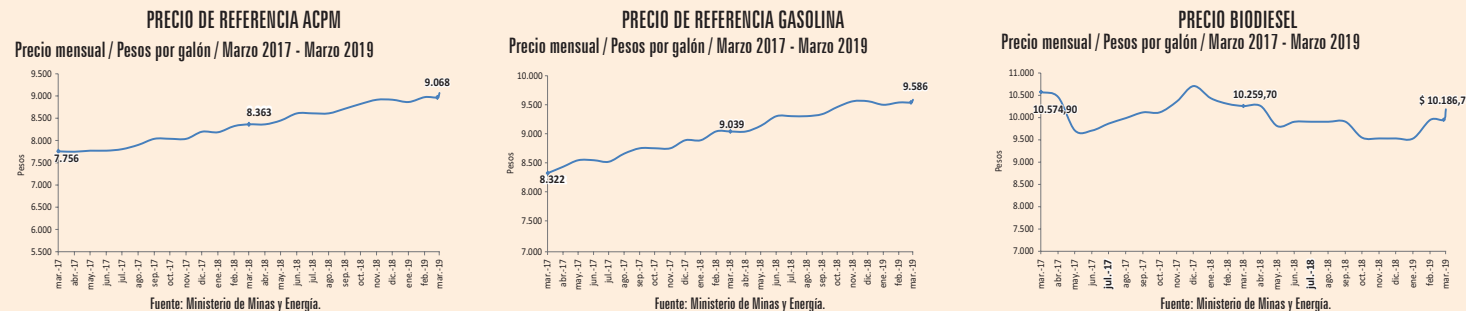
Toneladas movilizadas



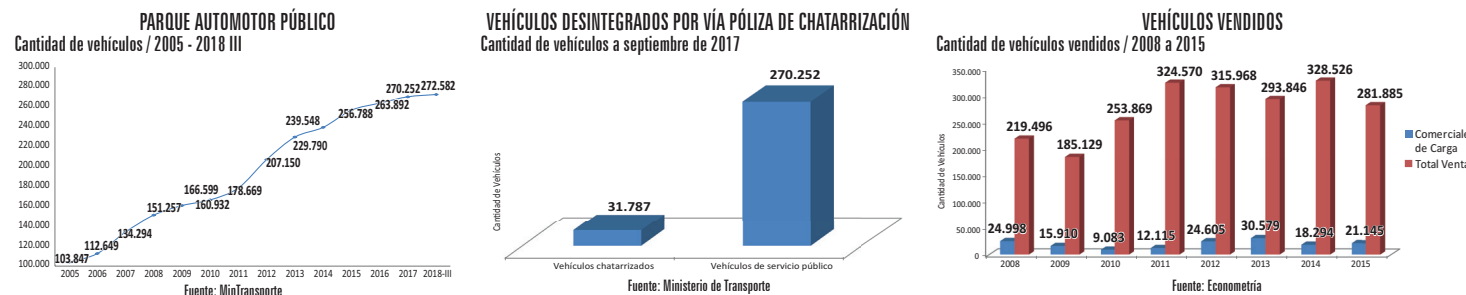
WTI



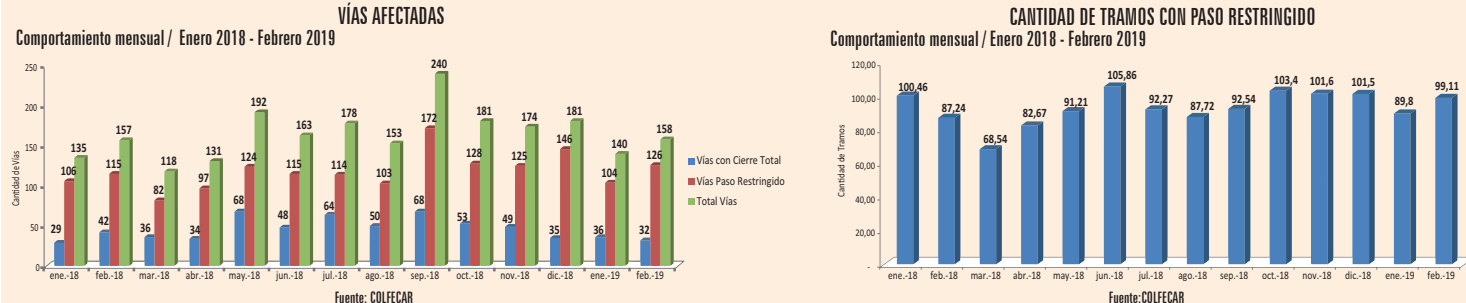
Combustibles



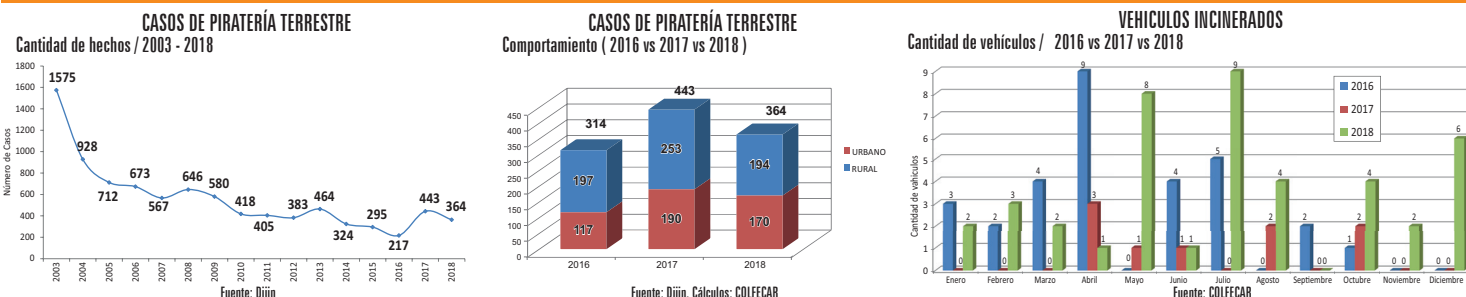
Parque automotor



Vías



Seguridad



Un plan de beneficios que además de brindarle mayor desempeño y mejor costo por kilómetro, se convierte en un gran aliado que lo respalda en todo momento.

Contacte a su distribuidor más cercano y convierta sus rutas en un trayecto de alto rendimiento.

Línea de servicio al cliente:
(2) 608 83 82

Horario de atención:
Lunes a viernes de 8:00 a.m. a 12:30 p.m. y de 1:30 p.m. a 4:00 p.m.

CONSULTE EN
www.goodyear.com.co
www.goodyearparati.com
PUNTOS DE VENTA Y DETALLES DE NUESTRA MEGA GARANTÍA

@GoodyearCo
@GoodyearColombia



GOODYEAR

Costos operativos del transporte de carga se incrementaron en febrero

En febrero los costos de y lavado, seguros e impuestos al vehículo. En la canasta de costos de Colfecar, garajes y lavado tiene un peso del 0,75% y registraron alzas por 6%, esta se encuentra jalonada por el ajuste



En la canasta de costos de Colfecar, garajes y lavado tiene un peso del 0,75% y registraron alzas por 6%, esta se encuentra jalonada por el ajuste

En la canasta de costos de Colfecar, garajes y lavado tiene un peso del 0,75% y registraron alzas por 6%, esta se encuentra jalonada por el ajuste



Tabla 1. Costos del Transporte febrero de 2019

CONCEPTO	FEBRERO		
	INCREMENTO	INCIDENCIA	PONDERACIÓN (2016)
	%	%	%
SALARIOS, PRESTACIONES Y COMISIONES	3,72	0,64	16,91
COMBUSTIBLES	1,25	0,46	35,25
LLANTAS Y NEUMATICOS	3,26	0,25	7,90
COSTO DE CAPITAL	-1,68	-0,21	14,37
FILTROS	1,66	0,01	0,80
LUBRICANTES	0,93	0,01	1,64
MANTENIMIENTO Y REPARACION	2,59	0,18	7,08
PEAJES	2,52	0,29	11,57
IMPUESTOS AL VEHICULO	4,85	0,02	0,37
SEGUROS	5,14	0,10	2,01
GARAJES Y LAVADO	6,00	0,05	0,75
OTROS	3,03	0,04	1,36
TOTAL MES		1,85	100,00

Fuente: Colfecar

en el salario mínimo para este año.

Adicionalmente, los seguros tienen una participación de 0,10%, y presentaron un aumento del 5,14%. De otro lado, el alza en los impuestos al vehículo aumentó un 4,85% teniendo en cuenta que estos tienen una participación del 0,02% en la canasta de costos.

Esto no quiere decir que estos rubros sean los únicos que se tienen en cuenta dentro de los costos operativos de transporte, pues también se encuentran: salarios, mantenimientos, peajes y llantas; donde los precios de cada uno de los rubros que componen la canasta de costos al transporte de carga se ven implícitamente impactados por el incremento en el salario mínimo y la tasa de cambio.

En este sentido, es importante observar el comportamiento desagregado de los diferentes ítems de la canasta de costos (Tabla 1).

Más del 40% de la madera que se comercializa en Colombia es ilegal*

*Estimativo de un estudio global del Banco Mundial / 2006

Pacto Intersectorial por la Madera Legal en Colombia

Mas información:

www.minambiente.gov.co

www.bosquesflegt.gov.co

www.wwf.org.co

www.fedemaderas.org.co

www.carder.gov.co

Colfecar

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial

Solución al Colfeagrama de febrero de 2019

COLFEGRAMA

1. INVIAS CURRY TALA LOC GARZA

2. CITAREDO UNO RAT MAPALEM

3. TACANGIOMAP CASACA ALABAOR

4. ISOANFIAPARRAR HEBRON CERETE ENRICO

5. ZMUNACENTIELOTE ABASTOSORACADOS

6. AFBOLSAAS AZUD JEREZ CPIEAT ARANA LL

7. AMARGOTER RAYOS FUTHORC MENSAPAF

8. COATOSMIO PICO TRECE ROEDURA GUARNE

9. CJEANABNER TULUA AMAT SIR DIONAICO

10. CPU RALLA CORO AZUL OVEJAS FANGALMAR

11. ISLAMOPRAHERAL LAURA URODELO SEPARRA

12. VIENENSE SALGAR PE MELNIEVES L

13. ANI LAUREL D IVANDUQUE AR

14. DICHOSA TOLU TENDIOSA GIDE

15. EAB ANTONIO OSEAS PROCAZ

16. EAB ANTONIO OSEAS PROCAZ

Vuelve a aumentar el precio del ACPM

Durante el mes de marzo, debido a la Resolución 40174/2019, se ajustó de manera temporal el porcentaje de mezcla de biodiesel y ACPM pasando de 10% a 12% por la emergencia en los inventarios de combustibles en el país.

Por otro lado, a partir del 9 de marzo se registró otro ajuste en los precios del combustible, ubicando así el precio del ACPM y la gasolina en 9.068 y 9.586 respectivamente.

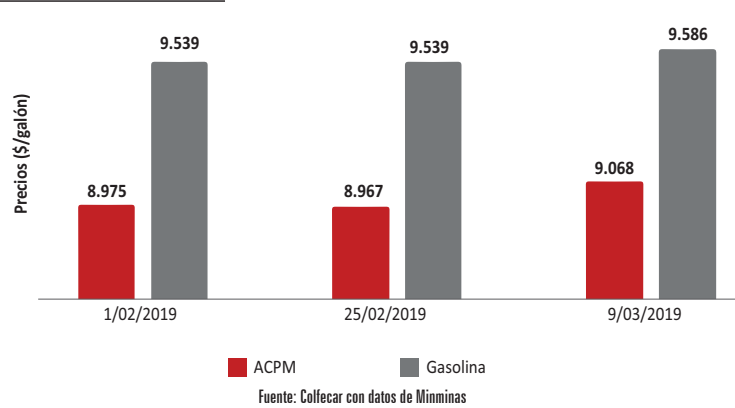
En cuanto al incremento que se registró a partir del 9 de marzo, el ACPM aumentó 101 pesos y la gasolina 47 pesos respecto a los precios vigentes desde el 25 de febrero.

Dichas variaciones corresponden a cerca del 1,1% y 0,5% respectivamente, tal y como se observa en la Gráfica 1 y 2.

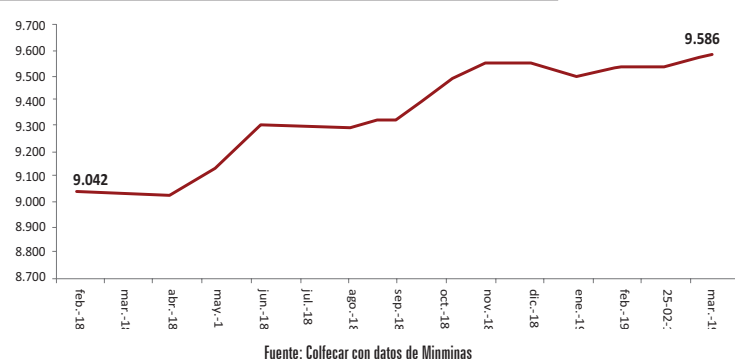
En términos de relación de precios ACPM/gasolina para febrero de 2018 la relación era de 0,921, que era equivalente a 718 pesos de diferencia; no obstante, para febrero 25 del presente año la relación se ubicó en 0,940 correspondientes a una diferencia de 572 pesos.

Adicionalmente, la relación de precios ACPM/gasolina para marzo de 2019 es de 0,946 correspondientes a 518 pesos, mientras que dicha cifra para marzo de 2018 fue de 0,925 es decir 676 pesos, lo cual eviden-

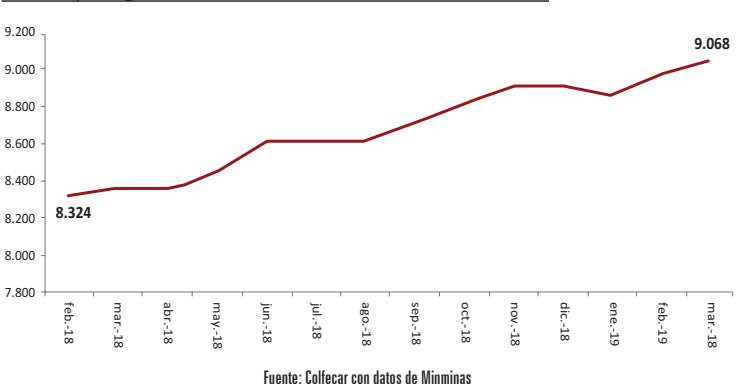
Gráfica 1: Precios de referencia combustibles
Enero- marzo 2019



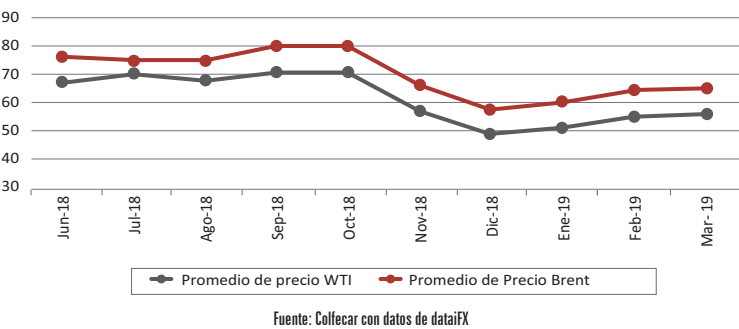
Gráfica 3: Precio mensual de la gasolina.
Pesos por galón/Febrero 2018 – Marzo de 2019



Gráfica 2: Precio mensual del ACPM.
Pesos por galón/Febrero 2018- Marzo de 2019



Gráfica 4: Precio promedio mensual WTI- BRENT.
Dólar por barril/ Junio 2018 – Marzo 2019



4 en un promedio cercano a los 56,30 dólares y 65,56 dólares por barril respectivamente para el mes de marzo.

Tabla 1. Resumen comportamiento mensual

Efectos Incremento	marzo de 2018	marzo de 2019
ACPM	8.324,00	9.068,00
Incremento mes \$	138,00	101,00
Incremento mes %	1,72%	0,49%
Incremento Acumulado %	1,55%	1,70%
Relación de Precios	0,921	0,946
Diferencia respecto a la Gasolina	718,00	518,00

Fuente: Colfecar con datos de Minminas

Tabla 2. Precios máximos en otras ciudades del país

Zonas cercanas a	Precio máximo de venta Gasolina (\$/Gal.)	Precio máximo de venta ACPM (\$/Gal.)
Cartagena	9.261	8.773
Barranquilla	9.296	8.802
Montería	9.511	9.023
Villavicencio	9.686	9.168
Pasto	7.229	7.091
Bucaramanga	9.385	8.860
Medellín	9.525	9.075
Cali	9.600	9.173
Pereira	9.550	9.125
Manizales	9.569	9.115
Ibagué	9.526	9.050
Cúcuta	7.257	6.435

Fuente: Colfecar con datos de Minminas

Propuesta de Colfecar entorno a la fórmula de combustibles

Colfecar ha planteado en múltiples ocasiones la modificación de la fórmula de los combustibles en dos aspectos: precios y costos a los que se indexa, y tiempo durante el que rige.

En primer lugar, se debe prolongar el tiempo de vigencia de la fórmula, de esta manera, la determinación del precio del combustible no sería mensual sino de un periodo más amplio, como por ejemplo trimestral.

Así la estabilidad de precios sería aún mayor que hoy día y les permitiría a las industriales de transporte proyectar sus costos y tarifas.

Sin embargo, para el gremio es importante establecer un índice base para la fórmula, pues Colombia es al tiempo productor e importador; por lo cual Colfecar propone que se reconozca el costo de produc-

ción nacional promediado con el precio de referencia internacional determinando así la base de la tarifa para los consumidores de combustible en el país.

Del mismo modo, se ha solicitado al Ministerio de Minas y Energía mantener los porcentajes de mezcla de biocombustible 90-10 y revisar cada uno de los rubros que compone la fórmula de los combustibles establecida por el Ministerio de Minas y Energía a la luz de la institucionalidad creada para analizar la política de precios de éstos:

“Mesa de diálogo permanente con el fin de plantear recomendaciones en la Política de precios de la gasolina motor corriente y el Diesel” creada a través de la Resolución 90042/2014 y la Comisión Intersectorial de Biocombustibles creada a través del Decreto 2328/08.

Febrero registró reducción en los cierres viales por restricción de movilidad

Durante el mes de febrero se observaron cambios en el estado de las vías del país, pues respecto al mes anterior se evidenciaron disminuciones en cuanto a la cantidad de vías afectadas por cierres totales o parciales.

Respecto al mes anterior, se observa que en febrero el promedio diario de vías afectadas aumentó aproximadamente un 12,8%, esto se debe principalmente al incremento de 21,15% en el promedio diario de vías afectadas por paso restringido y a la reducción de 11,11% en el promedio diario de vías afectadas por cierre total (Tabla 1).

Los departamentos que más vías afectadas presentaron fueron Cundinamarca, Antioquia y Santander.

Además, cabe aclarar que los departamentos agrupados en “Otros” tuvieron una participación menor al 4% dentro del total de vías afectadas en el territorio nacional (Gráfico 1).

Respecto al mes anterior los cierres viales presentaron un incremento de 6,53%, presentándose un promedio diario aproximado de 116 eventos; sin embargo, los cierres totales diarios cayeron cerca del 11,37% frente al mes anterior al ocurrir aproximadamente 16 cierres totales diarios.

Finalmente, el promedio diario de pasos restringidos fue aproximadamente 99, en donde se evidenció una va-

Gráfico 1. Departamentos con mayor cantidad de vías afectadas

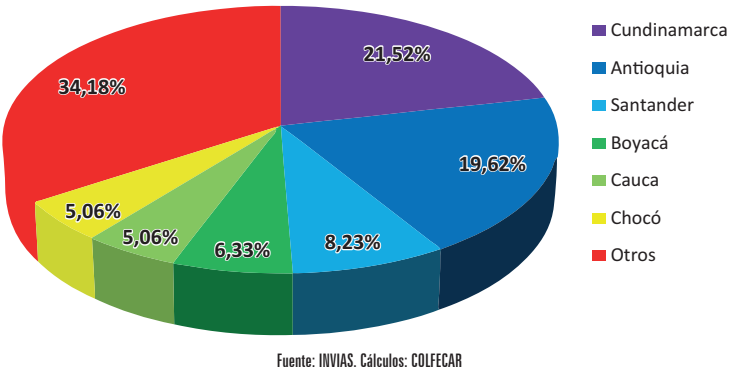


Gráfico 2. Departamentos más afectados

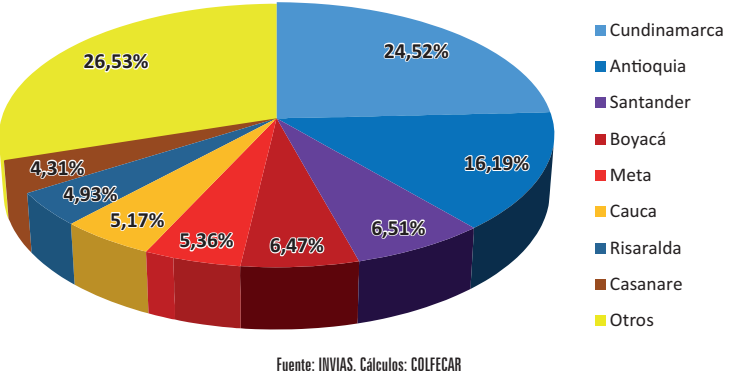


Tabla 1. Promedio diario de vías afectadas Enero- febrero 2019

Vías afectadas diario	Enero	Febrero
Cierre total	2,00	1,78
Paso restringido	5,78	7,00
Total	7,78	8,78

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Tabla 2. Promedio diario de cierres Enero- febrero 2019

Cierres Promedio diarios	Enero	Febrero	Variación
Cierre Total diario	19,06	16,89	-11,37%
Paso Restringido diario	89,83	99,11	10,33%
Total	108,89	116,00	6,53%

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Tabla 3. Tipo de cierres

Afectación	Mantenimiento	Restricción por movilidad	Otro
663	716	643	66

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

riación positiva de aproximadamente el 10,33% (Tabla 2).

Las zonas más afectadas

Para el sector de transporte de carga, los cierres y restricciones en las vías del país influyen directamente en los costos de operación (mayores gastos, mayor tiempo, variabilidad negativa en cuanto a la distancia a recorrer, etc.). Así las cosas, resulta importante identificar las zonas más afectadas en Colombia.

Durante el mes de febrero, la mayoría de los departamentos afectados por cierres viales (Gráfico 2) fueron Cundina-

marca, Antioquia y Santander, siendo el primero aquel que presentó mayor cantidad de eventos en sus vías al tener el 24,52% de participación sobre el total de afectaciones.

Seguido se ubica Antioquia con aproxi-

madamente el 16,19%, luego Santander (6,51%) y en cuarto lugar el departamento de Boyacá (6,47%).

Finalmente, se revisaron las causas de los cierres presentados durante el mes, según el even-

to se clasificaron en afectaciones (derrumbes, deslizamientos, hundimientos, entre otros), mantenimientos (mantenimiento, arreglo, pavimentación, entre otros), restricciones por movilidad y otros (Eventos recreo-deportivos, marchas, accidentes, entre otros). Se obtuvo la distribución que muestra la Tabla 3.

La conclusión para el mes de febrero es positiva, debido a que la gran mayoría de cierres son debido a obras de mantenimiento siendo estos aproximadamente el 34,29%.

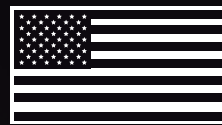
Los cierres por afectaciones representan el 31,75%, los cierres asociados a restricción por movilidad equivalen al 30,8% y los cierres por otras causas el 3,16%.

Cabe aclarar que históricamente se ha presentado más afectaciones en la red vial, en lugar de mantenimiento, lo cual hace aún más importante este resultado.



H.B. plus BANDAMATIC
www.hbplusbandamatic.com

**MARCA #1
EN USA**



**WE
LOVE
ENGINES!**

**FILTROS DE CALIDAD
ORIGINAL PARA LA MÁXIMA
PROTECCIÓN DE TU MOTOR**

WIX FILTERS es una marca del grupo MANN+HUMMEL

Distribuidores: Agro-Costa: (5) 3869999 | EXA Auto Parts: (4) 262 18 83 | Swisslub: (1) 7427233 Ext 220 | UrviCosta: (5) 3405199

Este es el programa para lograr la meta de chatarrizar 10.000 carros al año

La alarma de contaminación ambiental que se prendió la semana pasada en Bogotá puso en evidencia no solo la problemática ambiental sino también la gran cantidad de modelos antiguos de carros que aún están circulando en la ciudad.

Precisamente por eso el Ministerio de Transporte, desde hace unos meses, viene adelantando la realización de un programa especial para la renovación del parque automotor del país, con el que se espera lograr que 10.000 vehículos se chatarricen anualmente.

Aunque se cuenta con ayudas externas como los recicladores, la realidad es que la chatarra es uno de los principales componentes de exportación ya que, como lo dio a conocer la Cámara de Acero de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (Andi), en 2017 se exportaron 45.024 toneladas de chatarra y en 2018 exportamos 69.391 toneladas que termina siendo 54% más.

María Juliana Ospina, direc-

tora del comité de productores de acero de la Andi, respecto a estas cifras manifestó que “esto demuestra que hay dos mensajes para el mercado: Colombia no chatarriza lo que debería chatarrizar, y adicionalmente se está exportando la chatarra para la producción de acero, y la industria siderúrgica no debería exportar la chatarra porque es la materia prima esencial para producir acero que termina siendo parte de las grandes obras de infraestructura del país”.

No obstante, el Gobierno no es el único que ha promovido la disposición adecuada de estos residuos, pues también los concesionarios de automóviles establecen en sus informes de sostenibilidad, los programas de ayuda para el ambiente.

Renault, por ejemplo, cuenta con un plan especializado para el manejo de residuos sólidos en la que se incluye también elementos de embalaje como madera, plástico e icopor, pero también residuos peligrosos enfocados

en el tratamiento de aguas de sus actividades. En más reciente informe de la entidad, se dio a conocer que los costos de eliminación de residuos, de emisiones y gestión de aguas residuales, sumaron más de \$393 millones, \$26 millones y \$323 millones respectivamente.

Pero, teniendo en cuenta las impactantes cifras del mercado de la chatarrización, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, presidente ejecutivo de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística (Colfecar), manifestó que “se debe crear una bolsa de transporte que permita estimular y nutrir el mismo programa del MinTransporte con recursos que se manejarían a través de un banco de segundo piso como Bancoldex como está en la actualidad el manejo del programa de reposición, solo se puede hablar de un esquema de trámite, en el cual el transportador va y postula su vehículo, y el Ministerio le da curso a dichos documentos, pero que para tal efecto cuenta con un número muy limitado de funcionarios que no darían abasto para atender la demanda propuesta”.



LOS CONTRASTES



MARÍA JULIANA OSPINA
DIRECTORA COMITÉ
PRODUCTORES DE ACERO ANDI

“Colombia no chatarriza lo que debería chatarrizar y, adicionalmente, se está exportando la chatarra para la producción de acero”.



JUAN CARLOS RODRÍGUEZ
PRESIDENTE EJECUTIVO
DE COLFECAR

“Para llegar a la meta se debe crear una bolsa de transporte que permita estimular y nutrir el mismo programa del Ministerio de Transporte”.

Las cifras del parque automotor

Sin embargo, ¿Qué sucede con los autos viejos que se entregan a los concesionarios? Como explicó Ospina “parte de lo que chatarrizan los concesionarios se va, y otra parte queda en Colombia para los procesos de infraestructura.”

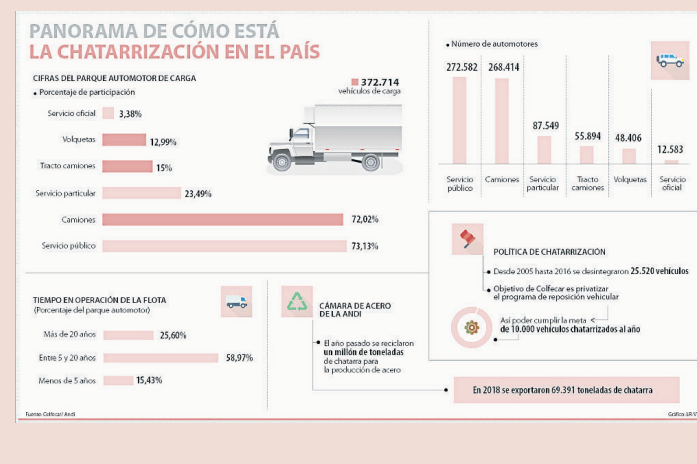
Pero esperamos que con el nuevo programa del MinTransporte se mejore el mercado, ya que se está rompiendo con la economía circular”.

Estos procedimientos ayudan a cuidar el ambiente de forma adecuada ya que “recicla el acero disponible y reutiliza la mayoría del agua para los diferentes procesos, pero también optimiza toda la energía que se consume al llevarlos a cabo. Esta economía circular es muy importante para los temas medioambientales, y si la chatarra se exporta, se rompe con la economía circular”, como explicó la directora del comité de productores.

Efectos de no tener un programa de chatarrización

Uno de los puntos en los que concuerdan los diferentes gremios es que la chatarrización debe contar con un proceso y programa adecuado.

Tal como manifestó María Juliana Ospina de la Andi, “en el campo de desintegración vehicular es donde consideramos que hay falencias porque, aunque, entendemos que hay recicladores que viven del proceso, debería destinarse a la industria siderúrgica. Lo anterior da garantías de que efectivamente se está desintegrando el vehículo”.



Gobierno incentivará chatarrización con exención total del IVA

Ya se conocen detalles del programa de sustitución de camiones que el Gobierno presentará oficialmente en junio. Al beneficio tributario también se pueden acoger propietarios de taxis y buses.

Los vehículos eléctricos de transporte de pasajeros y los de carga con Norma de emisiones Euro 5 que ingresen al país a partir del segundo semestre del año, en reemplazo de modelos antiguos, quedarán excluidos del cobro del IVA.

Este es uno de los beneficios que ya concretó el Gobierno y que se incluirán en el nuevo esquema de chatarrización, el cual comenzará a implementarse en junio de este año, según pudo conocer El Espectador. A pesar de que se esperaba una política dirigida particularmente a los camioneros, el modelo cobijará también al gremio de buses y taxis.

Sin embargo, la prioridad es para los transportadores de carga pesada, porque fue la situación del sector la que motivó esta estrategia de renovación del parque automotor. Específicamente, el cambio es producto del compromiso adquirido por el Gobierno colombiano con Estados Unidos de terminar con la modalidad de uno a uno.

En el uno a uno, por cada vehículo viejo que se desintegra se permite poner uno nuevo en servicio. Limitar el número de cupos fue la solución para regular hace seis años el equilibrio entre oferta y demanda de camiones luego de decenas de paros en los que los conductores dijeron ver amenazada su actividad económica.

Sin embargo, el Gobierno y la industria estadounidense consideran que la regulación va en contra del libre comercio y distorsiona el mercado, especialmente porque desde que se

implementó la modalidad, en 2013, la demanda de camiones pesados colombianos cayó 90 %.

La ministra de Transporte, Ángela María Orozco, adelantó a finales de 2018 que el proceso de chatarrización se hará en solo tres pasos y sin necesidad de intermediarios. La meta es que con estos incentivos se llegue a desintegrar al menos 10.000 vehículos cada año.

Otra de las facilidades para los transportadores de carga tiene que ver con una línea de crédito del banco de desarrollo Bancoldex con condiciones flexibles (aún no especificadas) para financiar la adquisición de los vehículos nuevos. Para esta el gobierno ya acordó cupo de \$500.000 millones. Además, estos préstamos estarán respaldados por el Fondo Nacional de Garantías del Ministerio de Comercio.

Sin embargo, la línea no es nueva, existe desde 2014 como complemento al programa de reposición y chatarrización de vehículos de carga pesada. Según Bancoldex, a la fecha se han desembolsado \$62.167 millones en 21 departamentos del país para financiar 312 vehículos de carga con ventajas como plazos de seis años en promedio.

El viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos, explicó que al reemplazar sus vehículos por otros nuevos, los camioneros pueden reducir costos en su operación y, de paso, mitigar el efecto ambiental de la actividad. Se estima que los camiones que llegarían consumen 30 % menos combustible y su mantenimiento sale entre 35 y 40 % más barato respecto a los que circulan en el país. Así mismo, los vehículos euro 5, por ejemplo, son 70 % menos contaminantes.

Además, de acuerdo con Ostos, varias empresas y gremios estarían desarrollando su propio incentivo. Una de ellas, por ejemplo, prestadora de servicios públicos, apoyaría la compra de nuevos vehículos para sus contratistas con un bono regalo del 10 % del valor de camión.

De acuerdo con cifras de Asecarga, en total en el país hay más de 370.000 vehículos de carga entre volquetas, camiones y tractocamiones. De este total más del 70 % es de servicio público (no sirve a una empresa en particular) y más del 25 % tiene una antigüedad superior a veinte años.



En Colombia se mueven 210 millones de toneladas de carga al año. / Bloomberg

Publicado en El Espectador – 11 de marzo de 2019 - Paula Delgado Gómez

Publicaciones



El Manual de Transporte de Carga es un texto guía que contiene la normatividad, conceptos y jurisprudencia colombiana y del Área Andina sobre el transporte terrestre automotor de carga organizada por temáticas, tales como las instituciones que conforman el Sector y Sistema Nacional de Transporte, los principios rectores del transporte, los actores que participan en la cadena de suministro y sus vínculos contractuales, e incluso aspectos de interés actual como la evolución de las relaciones económicas, el SICE TAC y la reposición vehicular.

Puntos de venta: Av. Calle 24 No. 95A-80,
Colfecar Business Center Dorado, Oficina 406.
Mayores informes: 3595520

Avanza profesionalización del sector transporte en Antioquia

La Regional de Colfecar en Antioquia reportó el fortalecimiento de los programas de formación para el personal administrativo y operativo de las empresas afiliadas en esta sección del país durante marzo de 2019.

El director Regional de Colfecar, Fabio Sanín Berger, informó que en ese objetivo la Empresa Distribuciones Industriales S.A.

Edinsa y el Sena impulsaron la graduación de la segunda promoción de Técnicos en Conducción de vehículos Articulados.

El evento, que se cumplió en el Auditorio del Edificio Coltejer en Medellín, hace parte del Plan integral de formación de conductores que permitió profesionalizar a 200 conductores de tracto camión.

“Colfecar, presentó la iniciativa en el Comité Técnico del Centro de Servicios y Gestión Empresarial del Sena, el cual aceptó capacitar a los conduc-



Edinsa



Grupo Familia



tores por competencias laborales, a través de una metodología mixta, presencial y virtual, con el desplazamiento a varias

regiones del país” indicó Sanín.

A la par con lo anterior, el Grupo Familia, reconoció y celebró la constancia, el com-

promiso y la disciplina de 14 empleados que recibieron el grado de Técnico en Desarrollo de Operaciones Logísticas en la

Cadena de Abastecimiento, dictada por el Centro de Servicios y Gestión Empresarial del Sena –Regional Antioquia.

En desarrollo de esta ceremonia de graduación el Grupo Familia hizo un reconocimiento al Sena, Regional Antioquia y a Colfecar.

“Durante 7 años nos han aportado con su conocimiento y experiencia a que nuestros empleados realicen sus sueños de formación, y estén cada vez más capacitados para enfrentar con mayor seguridad los retos del mundo actual” señaló el grupo Familia.

Hay que señalar que a la fecha a, través del convenio Grupo Familia – SENA, más de 244 colaboradores, han alcanzado su sueño de realizar su formación Técnica y Tecnológica”.

“Felicitamos a los graduandos por la dedicación y esfuerzo realizado, para cumplir, con el sueño de ser profesionales” concluyó Sanín Berger.

Gremios piden normalización en transporte de carga con Venezuela

La Federación Colombiana de Transportadores de Carga (Colfecar), la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (Fitac) y la Cámara de Comercio de Cúcuta pidieron la intervención del Gobierno nacional para que se genere una pronta solución a la difícil situación que se presenta por el cierre de la frontera con Venezuela, lo cual golpea aún más la económica de la región.

Los representantes de los gremios también pidieron desconcentrar el conflicto con el vecino país, especialmente de los pasos fronterizos de Norte de Santander e insistieron en

que las decisiones que se tomen con relación a la región se hagan teniendo en cuenta el conocimiento, la experiencia y el día a día de la dinámica local que muchas veces se desconoce desde Bogotá.

“Yo le pido al gobierno que tenga presente que hay muchos sectores afectados por esta situación que se está tornando crítica. El tiempo sigue pasando y no llegan soluciones para quienes tradicionalmente éramos protagonista de primer nivel en la economía regional. Me llama la atención que en la Guajira si están operando normalmente el transporte de carga cuando ellos y nosotros

somos dos regiones del mismo país que deberíamos tener una igualdad en las condiciones para trabajar”, indicó, el Director Regional de Colfecar en Norte de Santander, Leonardo Méndez.

A su vez, el Vicepresidente de la Fitac, Yesid Sarmiento, dijo que el gobierno debe normalizar la situación del paso fronterizo porque se están afectando las agencias de aduanas, las comercializadoras, las bodegas, y miles de personas que hacen parte de esta cadena productiva.

“El transporte de carga necesita soluciones porque se hace insostenible lo que se está



viviendo. Con el transporte de carga en el horario nocturno previamente acordado venían mejorando las exportaciones de productos como azúcar, harina pan, empaques, medicamento y autopartes, pero

con este cierre total no hay forma de competir, más aún cuando en Paraguachón si está la frontera abierta y toda la mercancía se está pasando por allá”, sostuvo el dirigente gremial.

Colfecar en análisis de necesidades del transporte frente al POT de Bogotá

La Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar, participó en la Mesa de Trabajo sobre Carga y Logística, organizada por la Cámara de Comercio de Bogotá para analizar los alcances del proyecto de Acuerdo del Distrito “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.” - POT”.

En el marco de este encuentro, se socializaron las dificultades del sector transporte de carga y logística en relación al ordenamiento de espacio en Bogotá y la región, particularmente las asociadas a tiempos logísticos, calidad del aire, infraestructura, movilidad y se llegó a los siguientes puntos de encuentro:

Última milla:

- Se deben desarrollar nodos que faciliten el intercambio de mercancías p.e. bahías, zonas de cargue y descargue controladas por parquímetro, plataformas de crosdocking temporales, áreas o zonas de reparto de proximidad y definir la forma de operar



de esta infraestructura.

- Fortalecer la entrega de mercancías a centros comerciales y grandes superficies en horarios no convencionales.
- En el tema ambiental se indicó que teniendo en cuenta que la situación por la que atraviesa Bogotá es una consecuencia del material particulado resuspendido que se “levanta” cuando los vehículos transitan y que la limpieza de las vías es de competencia del Distrito, en el POT debería especificarse la necesidad de que el Distrito se haga cargo de la problemática.

Articulación de la región e institucionalidad

- El POT y sus respectivas reformas deben ser analizadas dentro de la Alianza Logística Regional de Bogotá-Cundinamarca, en el entendido de que es imperativo articular a todos los municipios y su regulación e instrumentos de ordenamiento desde el punto de vista logístico, por lo cual al igual que en las bases del PND se espera que el POT también contemple a la ALR como el escenario natural para discutir este tema.
- Se deben definir las áreas y delimitar las vías y corredores de acuerdo a sus capacidades con el ánimo de involucrarlos en los respectivos instrumentos a que haya lugar.
- Es necesario retomar la figura del gerente del corredor calle

13 y crear la figura de un gerente para los demás corredores de la ciudad.

Infraestructura

- En la infraestructura que se construya, es necesario que se contemple dentro del predio un espacio destinado a la atención de vehículos de carga, cuya capacidad se debería determinar de acuerdo a estudios de demanda de la zona y al uso del suelo.
- Es necesario involucrar a la ALO como un corredor para la facilitación del ordenamiento de la ciudad.
- Se deberá retomar el tren de cercanías como un modo de transporte para integrar no sólo a los municipios de Cundinamarca, sino también para conectar el territorio con Boyacá y Huila.

- Desde el POT deberá quedar especificado la importancia de impulsar una plataforma logística en Soacha y otra en el Corzo.

Plan sectorial de manejo de mercancías

- El plan deberá involucrar el cómo se va a entregar la carga en la ciudad y cuál va a ser la provisión de infraestructura para garantizarlo.
- Del mismo modo, este plan deberá incluir todos los elementos mencionados en los numerales 1 al 3.
- A través del plan se establecerá la estrategia para la recolección de información insumo para creación de política pública de logística en Bogotá-Región usando los sistemas de información que actualmente existen (SIMUR-Secretaría de Movilidad) y RNDC-Mintransporte. Del mismo modo, la Cámara de Comercio está construyendo un documento con las observaciones al POT y realizará un evento en el mes de abril para socializar esta construcción colectiva con las autoridades distritales. En dicha línea, desde el Capítulo de Aspectos Operativos de Colfecar se trabaja en la elaboración de un documento de propuesta que contribuya al enriquecimiento de este tema.



Derecho



POR:
Juan Carlos Rodríguez Muñoz
Presidente Ejecutivo de COLFECAR y Presidente Colegio de Abogados del Transporte

La potestad punitiva del Estado tiene como trasfondo la libertad de los ciudadanos, en consonancia con el límite que aquél le impone de forma preventiva y coactiva, de tal manera que no trasgreda el mandato impersonal y abstracto o normativo. Esta potestad administrativa en ejercicio del jus puniendi o potestad sancionadora, le permite preservar el orden institucional.

En tal sentido la Corte Constitucional ha considerado como

en virtud de la potestad sancionadora de la administración, el Estado tiene la atribución de regular el ejercicio de las libertades individuales con el fin de garantizar el orden público. La sanción viene a ser el instrumento coactivo para hacer cumplir la medida.

La comentada potestad descansa en el denominado “poder de policía” entendido como la actividad de la administración pública que limita la actividad de los individuos, como facultad legítima de regulación de la libertad. En sentido material es de carácter general e impersonal. Conforme al régimen del Estado de Derecho, es, además preexistente. En consonancia con esta, la función de policía

es reglada y se halla supeditada al poder de policía. Supone el ejercicio de competencias concretas asignadas por éste a las autoridades administrativas de policía. Más repárese en que dicha función no otorga competencia de reglamentación, ni de regulación de la libertad.

De esta forma el derecho sancionador tiene como pilares a la Constitución y a la ley, siendo su fundamento los artículos 29 y 209 de la Carta Política, el primero de los cuales consagra el debido proceso aplicable a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas, y en cuanto al segundo, la función administrativa que está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

El debido proceso

El debido proceso implica considerar el cumplimiento de requisitos formales en la producción de las pruebas que sustentan la investigación administrativa; la notificación en debida forma del acto que apertura la investigación administrativa lo cual materializa el cumplimiento del principio de publicidad, toda vez que la administración debe dar a conocer sus decisiones mediante comunicaciones, notificaciones o publicaciones y así garantizar el ejercicio

del derecho de defensa.

De tal manera que, el derecho al debido proceso se desagrega en una serie de principios particularmente dirigidos a tutelar la intervención plena y eficaz del sujeto procesal y a protegerlo

de la eventual conducta abusiva que pueda asumir la autoridad que conoce y resuelve sobre la situación jurídica sometida a su decisión.

La consagración de los principios en el derecho sancionador tienen como finalidad servir de orientación o guía al juzgador, y aunque en nuestro estado de derecho el imperio de la ley (artículo 230 de la Carta Política) distingue entre fuente obligatoria y fuentes auxiliares, en el derecho administrativo es mandatorio que las actuaciones administrativas se desarrollen con arreglo a los principios enunciados en el artículo 3° del estatuto administrativo, de tal manera que el funcionario encargado de su aplicación al realizar el juicio de valor y antes de

emitir su decisión, debe considerar que en la norma sancionadora existe un propósito general correctivo y de preservar el orden jurídico, y uno específico en cada norma que la consagra, mas allá de la mecánica aplicación de una sanción, por lo cual sino considera los principios la norma puede redundar en arbitraria.

Por lo cual, se exige, entonces, que la sanción esté contemplada en una norma de rango legal -reserva de ley-, sin que ello sea garantía suficiente, pues, además, la norma que la contiene debe determinar con claridad la sanción, o por lo menos permitir su determinación mediante criterios que el legislador establezca para el efecto. Igualmente, ha de ser razonable y proporcional, a efectos de evitar la arbitrariedad y limitar a su máxima expresión la discrecionalidad de que pueda hacer uso la autoridad administrativa al momento de su imposición.

Otro elemento que permite acercar la norma sancionatoria a los criterios de justicia y equidad es la valoración de la conducta presuntamente infrin-



EL COLEGIO DE ABOGADOS DEL TRANSPORTE es un escenario de análisis, estudio y orientación jurídica al sector del transporte en todas sus modalidades. Uno de sus objetivos es servir como organismo consultivo de entidades oficiales o privadas, en materia de derecho del transporte y sus especialidades.

Está conformado por abogados especializados en derecho del transporte o logística, de amplia trayectoria en el Sector del Transporte, quienes ofrecen sus servicios directamente a las empresas o mediante consultorías y asesorías a través de sus firmas profesionales.

Anualmente se realiza el CONGRESO DE ABOGADOS DEL TRANSPORTE y se llevan a cabo diferentes tertulias, foros o jornadas sobre los temas regulatorios o de interés para el sector, adicionalmente publica mensualmente el boletín virtual “Tribuna Jurídica”

Colegio de Abogados del Transporte

COLEGIO DE ABOGADOS DEL TRANSPORTE

Teléfono: (1) 5 271551 Celular: 310 2500 74 24

Calle 24 No. 95 A 80 Oficina 406 • Bogotá

www.colabogadosdeltransporte.org



sancionador

gida a la luz de la culpa como herramienta para la dosimetría de la sanción, y que de manera expresa lo prevé el régimen de sanciones del transporte terrestre automotor, al determinar que en la imposición de las sanciones se tendrá en cuenta el grado de perturbación del servicio público de transporte y las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción.

Para este efecto, se tendrá en consideración los daños ocasionados a la infraestructura de transporte, el riesgo a la integridad y vida de las personas, a los bienes que se transportan y los perjuicios causados a los mismos.

El cual es apoyado por la jurisprudencia al advertir en la sentencia que decidió la constitucionalidad de la ley 336/96 que las sanciones, dentro de la escala prevista en el artículo 46, deben ser razonables y proporcionales a la violación, pues en este principio se debe apoyar el servidor público, y eventualmente el juez, para imponer una sanción.

COLFE JURÍDICAS

Corte declara inexecutable norma con la cual el Gobierno fija valores de sobretasa a la gasolina

Miembros de cooperativas de trabajo asociado subordinados a beneficiarios de las obras se entenderán sus empleados para efectos legales.

Una misma persona jurídica no puede hacer las veces de intermediario y empleador.

La Corte sostuvo que “en una persona jurídica no puede concurrir, la doble calidad de intermediario y empleador, respecto de quien ha sido contratado para ejecutar trabajos en beneficio de un tercero (...). Por esa razón, cuando se ha contratado a una cooperativa de trabajo asociado para que preste un servicio, ejecute una obra o produzca determinados bienes, es claro que en el evento de que los trabajadores que adelanten la ejecución de las actividades en desarrollo del respectivo contrato se hallen sin duda sujetos a una subordinación típicamente laboral respecto del beneficiario del servicio, de la obra o de la producción de bienes, deberán ser considerados como sus trabajadores para todos los efectos legales, por concurrir allí los elementos que configuran una verdadera relación de trabajo (...)”.

“Y no podrá considerarse legalmente en tales eventos que la subordinación laboral que se ejerza sobre los asociados que haya enviado la cooperativa para el cumplimiento del contrato sea adelantada por delegación de ésta porque, en primer lugar, en la relación jurídica que surge entre el trabajador cooperado y la cooperativa de trabajo asociado no puede darse una subordinación de índole estrictamente laboral por

cuanto esa relación no se encuentra regida por un contrato de trabajo, según lo dispone el artículo 59 de la Ley 79 de 1988, y, en segundo lugar, porque la posibilidad de delegar la subordinación laboral en un tercero la ha previsto la ley para otro tipo de relaciones jurídicas, como las surgidas entre una empresa usuaria y una empresa de servicios temporales, calidad que, importa destacar, no puede asumir una cooperativa de trabajo asociado por ser sus funciones legales diferentes a las del envío de trabajadores en misión”.

Solidaridad entre contratistas independientes y beneficiarios de obras por accidentes laborales

Realidad de la actividad de los negocios sobre las formalidades comerciales.

“Según el criterio plasmado por esta Corte en diversas providencias, lo importante no es que el desarrollo de la labor que produjo el siniestro se halle dentro de los «objetos sociales o actividades comerciales del contratista independiente y del beneficiario de la labor sean similares», sino la conexidad que exista entre las labores desarrolladas por uno y otro, como evidentemente sucedió en el asunto de maras”.

En ese sentido, la Corte reiteró que “lo que interesa para el efecto no es que los objetos sociales o actividades comerciales del contratista independiente y del beneficiario de la labor sean similares, sino que lo que importa es la conexidad que exista entre las labores desarrolladas por uno y otro. (...) Al respecto, esta Sala de la Corte, en sentencia del 10 de marzo de 2009, radicado (...)”

CON FILTROS ONE EYE OBTIENE

- No vuelva a cambiar los filtros (Garantía de 25 años)
- Garantiza Inyección de combustible a alta presión
- No vuelva a cambiar el aceite. El filtro incorpora la diálisis dinámica
- El filtro recupera base lubricante de aceite
- Separa hollín antes de convertidores catalíticos
- El eje magnético del filtro retiene elementos ferrosos y no ferrosos



CON FILTROS MAGNETICO MEJORA

- * Elimina costos de mantenimiento
- * Aumenta vida útil del motor
- * Confiabilidad de Calidad de Servicio
- * Reduce las emisiones contaminantes
- * Trabaja con inyección a alta presión
- * Reduce huella de carbono

CUMPLIMOS CON LA NORMA ISO 4406 • CON LIMPIEZA CÓDIGO 12/9/6

Informes Ing. Camilo D. Castellanos P. • 3103000813 • infosucamion@gmail.com

Pipiral, Palmitas y San Cristobal son los peajes más costosos que hay en el país

La Agencia Nacional de infraestructura y el Invías detallaron que el cobro de estos sistemas en las rutas del país está en un rango que va desde \$2.000 hasta \$16.600.

La brecha tarifaria que hoy existe entre los más de 140 peajes que hay en todo el territorio colombiano es cada vez más alta. Aunque a mediados de enero el Invías anunció un ajuste tarifario de 3,18% en 41 de sus puntos administrados, la distancia de precios es más notoria en la actualidad, en parte porque los incrementos que hace la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) son distintos, lo que refleja que la distancia de precios va desde \$2.000 hasta \$16.600.

La ubicación, el tipo de concesión y el mantenimiento de las vías son, sin duda, algunos factores que pesan al momento del incremento de los peajes. De acuerdo con el Ministerio de Transporte, mientras el Invías rige su alza por IPC, la ANI acuerda su ajuste tarifario con cada concesión vial. Es por esta situación que, en términos generales, la mayoría de puntos administrados por esta última entidad están por encima de \$12.000.

Del total de puntos del país, el peaje más caro es Pipiral. Ubicado en la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, a unos kilómetros más adelante del Puente Chirajara, este está a cargo de Coviandes. Su tarifa para categoría I, es decir, vehículos y camionetas está en \$16.600. Según expertos, por las condiciones de la vía y las dificultades en las obras se ha visto un importante incremento en el cobro de este peaje en los últimos años.

En el listado de los más costosos le siguen Palmitas y San Cristóbal. Los dos peajes están ubicados en la Autopista al Mar 1 y cada uno cuesta \$15.700

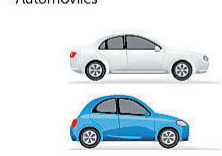
ESTOS SON LOS PEAJES MÁS CAROS DEL PAÍS

TARIFA PLENA DE LAS CATEGORÍAS

I II III

PEAJES CATEGORÍA I

Automóviles



Camperos, camionetas



Microbuses con eje sencillo

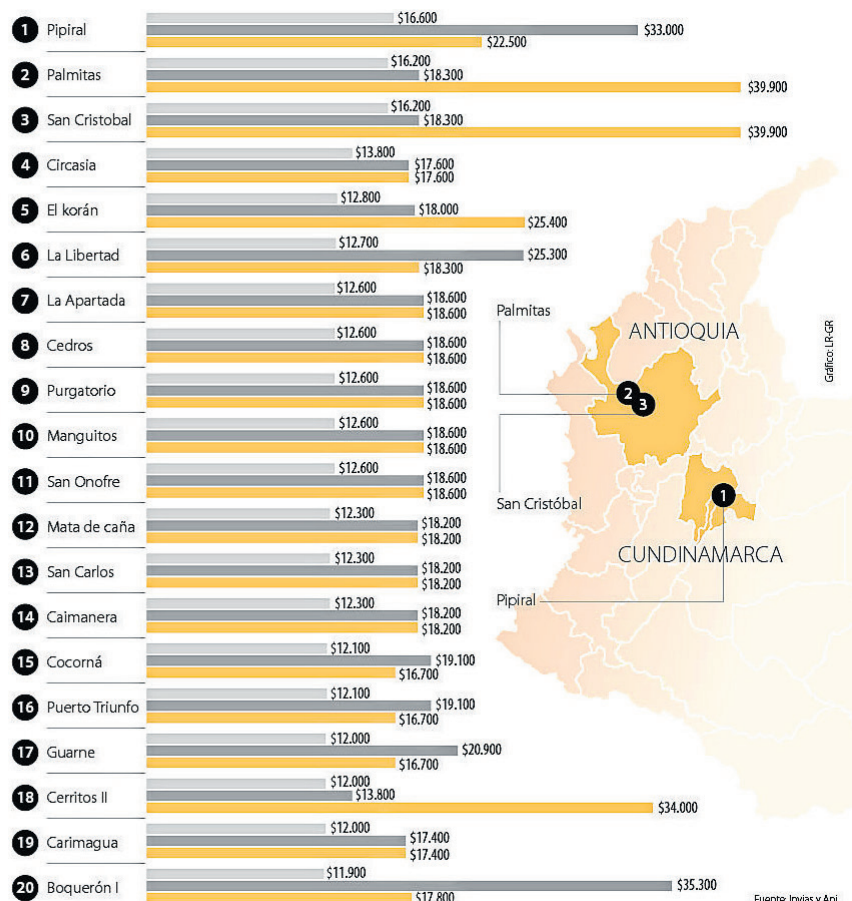


PEAJES CATEGORÍA II

Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes

PEAJES CATEGORÍA III

Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes



tipo de peajes corresponde al tributo denominado 'tasa', que se paga por el uso de las vías, por lo que las tarifas deben ser acordes con el estado físico, las condiciones de la vía y la distancia".

El dirigente gremial explicó que contrario a otros países, Colombia no utiliza la diferenciación para las tarifas. Es decir, no ajusta sus precios dependiendo de las temporadas.

Es por esta razón que un análisis de la Andi de 2018 concluyó que los precios de los peajes en Colombia, que son de alrededor de US\$3,1 en promedio, doblan incluso los de otros países como Ecuador y Paraguay. De hecho, ese mismo estudio señaló que Colombia es el tercer país con los peajes más caros, después de Uruguay y Perú.

Pese a que los cobros anteriormente mencionados están a cargo de la ANI y ajustan sus tarifas dependiendo el tipo de concesión, la diferencia con los que opera el Invías es grande. De acuerdo al último boletín de enero, el promedio de sus 41 peajes está en \$9.000.

Los peajes más baratos son El Escobal y La Parada. Los dos están a cargo de la Concesionaria San Simón y se ubican en el kilómetro 2 de la Autopista Internacional que comunica a Cúcuta con San Antonio. El precio para todas las categorías, según la empresa, está en tan solo \$2.000.

A estas casetas económicas también se suma Puente Amarillo, el cual se encuentra ubicado entre la vía Villavicencio-Yopal. Su tarifa para la categoría I es de \$3.600, mientras que para la categoría II es de \$12.500.

El precio de estos peajes es económico porque en algunos casos las condiciones de la vía no están en buen estado o no prestan varios servicios.

Publicado en La Republica.co/ 15 marzo 2019



para los automóviles.

Aunque en general los más caros están en este tramo, en el listado le sigue el cobro de Circasia, el cual está ubicado en la carretera Armenia-Pereira-Manizales, y tiene una tarifa de \$13.800 para los vehículos o camionetas.

El top cinco lo cierra el punto llamado El Korán, que, al estar ubicado en la Ruta del Sol I,

tiene tarifas de \$12.800 para los vehículos livianos y de \$18.000 para los buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes.

La sexta caseta más costosa está a cargo de la Concesión Vial de los Llanos. Se trata del peaje La Libertad el cual tiene un precio de \$12.600 para la categoría I y de \$25.300 para la categoría que incluye buses

y microbuses.

El top 10 lo cierran La Apartada, con \$12.600, Los Cedros, con \$12.600, El Purgatorio, con \$12.600, y Manguitos con \$12.600. Es importante resaltar que varios de estos peajes se encuentran ubicados en la ruta que conecta a Antioquia con Bolívar.

Para Juan Carlos Rodríguez, presidente de Colfecar, "este

Nos movemos por toda Colombia



¡Nadie más haría eso por ti!

El servicio
de **envíos**
de Colombia



Porque tu correo llega hasta
cualquier rincón del país.



En burro



En chalupa



En bicicleta



En moto



En camión



En avión

www.4-72.com.co

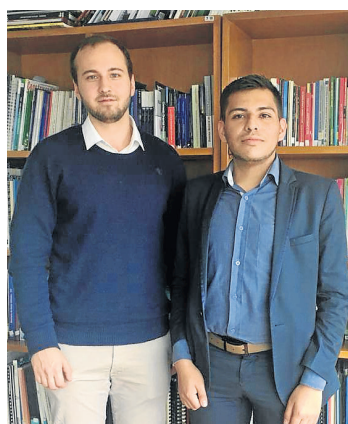


Colfecar y Universidad de Helsinki analizan movilidad en Bogotá

Colfecar y la Universidad de Helsinki avanzan en el intercambio de opiniones en torno a los principales retos para la movilidad de Bogotá, dentro de los cuales las restricciones a los vehículos de carga se convierten en uno de los más importantes por los efectos que tienen sobre la economía del sector transportador.

En un encuentro realizado en la sede nacional de Colfecar, el jefe de la Unidad de Estudios Económicos, Johan Montealegre, y el investigador de la Universidad de Helsinki, Daniel Mickos, analizaron las propuestas del gremio para mejorar la movilidad en la capital del país.

Mickos, adelanta un estudio comparativo entre Lima y Bogotá, en cooperación con Rupprecht Consult GmmbH y la Universidad de Helsinki, con



Daniel Mickos (Investigador Universidad de Helsinki) y Johan Montealegre (jefe de Estudios Económicos de Colfecar).

el fin de analizar las necesidades de la capital colombiana en esta materia y buscar alternativas de movilidad que le permitan a la ciudad contar con un transporte más sostenible, adecuada infraestructura y seguridad.

Entre las propuestas plan-

teadas por Colfecar están la identificación de soluciones para carga y pasajeros integrales, que se deben involucrar en conjunto.

Del mismo modo, el gremio transportador considera que la problemática de la movilidad en Bogotá atiende a la ausencia de infraestructura suficiente y de anillos perimetrales, lo que obliga a los vehículos de carga a cruzar por la ciudad cuando no es necesario.

De igual manera, Colfecar considera que debe simplificarse la regulación ya que, a su juicio, hay algunos excesos en esta materia que sumados a un significativo número de restricciones complican la movilidad de la ciudad puesto que no son soluciones de fondo a la problemática sino que la trasladan a otras zonas y horarios de Bogotá.

Colfecar en reunión con la Dijin e Interpol sobre Ciberseguridad empresarial

Colfecar participó en la primera sesión de la red cívica empresarial 2019, cuyo fin es consolidar la seguridad a partir de la gestión del riesgo y el control de la criminalidad moderna y cambiante a nivel global.

En un encuentro realizado en la sede del Centro de Capacidades para la Ciberseguridad en Colombia C4, el Brigadier General, Gonzalo Ricardo Londoño Portela, director de investigación criminal de la Interpol, indicó que la Dirección de Investigación Criminal de la Dijin e Interpol apoyarán los empresarios de todos los sectores, a fin de garantizar la continuidad de sus negocios dentro de la cadena productiva, orientando a los sectores para adoptar mejores procesos que les permitan optimizar sus herramientas para el control del riesgo a través de la preven-



ción, reacción e intercambio de información.

Las temáticas para trabajar durante el presente año son:

1. Seguridad en la cadena logística, puertos, contaminación de carga, riesgos operativos, riesgos laborales, carga aeroportuaria, gestión del riesgo.
2. Modalidades delictivas en el transporte de carga
3. Cibercrimen
4. LA/FT
5. Contrabando: este se desarrollará en el marco de las primeras 4 propuestas.

Medios de comunicación destacan la posición de Colfecar

Diferentes medios de comunicación publicaron la posición de Colfecar frente a temas relacionados con el incremento en el Acpm, los costos del transporte, posición de los gremios frente al pico y placa en Bogotá, entre otros temas.





EL CENTRO DE TRANSPORTE DE CARGA DE BUENAVENTURA

LANZA SU **SEGUNDA FASE**



El centro Empresarial de Transporte de Carga,
Invita a todas las empresas y personas vinculadas al proyecto este
19 de octubre al show room que se lleva cabo en el hotel
Cosmos en la ciudad de Buenaventura a las 6:30 pm.

El proyecto brindara crecimiento y desarrollo a la ciudad
de Buenaventura, además se podrán apreciar
avances de obras, nuevos diseños
que dan al proyecto un nivel de vanguardia
dentro del mercado.

Te invitamos hacer parte de la primera plataforma logística
integral que se desarrolla en Buenaventura , con toda una
infraestructura al servicio de las empresas de transporte
y comercio exterior.

Contáctese
con Nuestros
Asesores



MAS INFORMACIÓN:

Email: Comercial@centracar.com.co
Telefonos: 395 94 96 - 315 412 7520
calle 22Norte 9N-33, Edificio Cruz - oficina. 201
Cali-Valle



@centracar2017 @centracar @centracar.sas

www.centracar.com.co

CALCULE AHORRE

PRECIO DE
= SU LLANTA ÷ KILOMETRAJE
GOODYEAR

**SAQUE CALCULADORA Y CONOZCA
EL COSTO REAL POR KILÓMETRO.**

Agréguale rendimiento + reencauche
y verá que su costo por km es más bajo.

295/80R22.5 KMAX S

295/80R22.5 KMAX D

12R22.5 G686 MSS PLUS

12R22.5 G677 MSD PLUS

Línea de servicio al cliente: (2) 608 83 82

Horario de atención: Lunes a viernes de 8:00 a.m. a 12:30 p.m. y de 1:30 p.m. a 4:00 p.m.



Promoción válida hasta el 31 de marzo de 2019.
Precios de venta sugeridos. Los precios aplican solo para las dimensiones seleccionadas.
Todos los precios incluyen IVA.

 @GoodyearCo  @GoodyearColombia | Encuéntrenos en: www.goodyear.com.co

GOODYEAR